



Sommaire

I Actes législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2019/491 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 en vue de permettre la poursuite des programmes de coopération territoriale PEACE IV (Irlande - Royaume-Uni) et Royaume-Uni - Irlande (Irlande - Irlande du Nord - Écosse) dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'Union 1
- ★ Règlement (UE) 2019/492 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (CE) n° 391/2009 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union ⁽¹⁾ 5
- ★ Règlement (UE, Euratom) 2019/493 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 en ce qui concerne une procédure de vérification relative aux infractions aux règles en matière de protection des données à caractère personnel dans le contexte des élections au Parlement européen 7
- ★ Règlement (UE) 2019/494 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 concernant certains aspects de la sécurité aérienne eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union ⁽¹⁾ 11
- ★ Règlement (UE) 2019/495 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union ⁽¹⁾ 16
- ★ Règlement (UE) 2019/496 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil par l'octroi d'une autorisation générale d'exportation de l'Union pour l'exportation de certains biens à double usage en provenance de l'Union à destination du Royaume-Uni 20
- ★ Règlement (UE) 2019/497 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (UE) n° 508/2014 en ce qui concerne certaines règles relatives au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union 22

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

★ Règlement (UE) 2019/498 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (UE) 2017/2403 en ce qui concerne les autorisations de pêche pour les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni et les opérations de pêche des navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union	25
★ Règlement (UE) 2019/499 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 fixant des dispositions visant à permettre la poursuite des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours au titre du programme Erasmus+ établi par le règlement (UE) n° 1288/2013, dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'Union	32
★ Règlement (UE) 2019/500 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 établissant des mesures d'urgence dans le domaine de la coordination de la sécurité sociale à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union ⁽¹⁾	35
★ 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 ⁽¹⁾	39
★ Règlement (UE) 2019/502 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union ⁽¹⁾	49
★ Règlement (UE) 2019/503 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire eu égard au retrait du Royaume-Uni de l'Union ⁽¹⁾	60

DÉCISIONS

★ Décision (UE) 2019/504 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 modifiant la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique et le règlement (UE) 2018/1999 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat en raison du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union ⁽¹⁾	66
--	----

Rectificatifs

★ Rectificatif au règlement (UE) 2019/216 du Parlement européen et du Conseil du 30 janvier 2019 relatif à la répartition des contingents tarifaires de la liste OMC de l'Union après le retrait du Royaume-Uni de l'Union, et modifiant le règlement (CE) n° 32/2000 du Conseil (JO L 38 du 8.2.2019)	69
--	----

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2019/491 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 25 mars 2019

en vue de permettre la poursuite des programmes de coopération territoriale PEACE IV (Irlande - Royaume-Uni) et Royaume-Uni - Irlande (Irlande - Irlande du Nord - Écosse) dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'Union

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 178,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) Le retrait adviendra durant la période de programmation 2014-2020, au cours de laquelle le Royaume-Uni participe à quinze programmes de coopération relevant de l'objectif «Coopération territoriale européenne». Deux de ces programmes, à savoir PEACE IV (Irlande - Royaume-Uni) et Royaume-Uni - Irlande (Irlande - Irlande du Nord - Écosse) (ci-après conjointement dénommés «programmes de coopération») sont des programmes qui concernent l'Irlande du Nord et qui soutiennent la paix et la réconciliation ainsi que la coopération Nord-Sud dans le cadre de l'accord de paix en Irlande du Nord (ci-après dénommé «accord du Vendredi saint»), que l'Union souhaite poursuivre même si le Royaume-Uni se retire de l'Union sans qu'aucun accord de retrait soit entré en vigueur à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne. Par conséquent, il y a lieu de limiter le présent règlement à ces programmes de coopération.

⁽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) Les programmes de coopération sont notamment régis par les règlements (UE) n° 1299/2013 ⁽³⁾, (UE) n° 1303/2013 ⁽⁴⁾ et (UE, Euratom) 2018/1046 ⁽⁵⁾ du Parlement européen et du Conseil. Il convient que le présent règlement prévoit des dispositions permettant la poursuite des programmes de coopération à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union, conformément auxdits règlements.
- (4) En ce qui concerne les programmes de coopération, l'autorité de gestion est l'organe des programmes particuliers de l'Union institué en vertu de l'accord entre le gouvernement d'Irlande et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord établissant des organes d'exécution, conclu le 8 mars 1999. Étant donné que l'Irlande du Nord participe aux programmes de coopération, il convient d'assurer la poursuite de ces derniers au moyen des dispositions d'exécution nécessaires.
- (5) Aux fins de la poursuite des programmes de coopération, il y a lieu de préciser que, sans préjudice de l'article 20, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n° 1299/2013, ces programmes peuvent porter sur les régions participantes situées au Royaume-Uni, qui devraient être considérées comme équivalentes à des régions de niveau NUTS 3.
- (6) Afin d'assurer la poursuite des programmes de coopération financés par le budget général de l'Union, il convient de conclure un accord administratif entre la Commission et les autorités du Royaume-Uni prenant effet à partir de la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni afin de permettre les contrôles et les audits nécessaires des programmes de coopération. Dans le cas où ces contrôles et audits ne pourraient pas être exécutés, il convient que la Commission ait la possibilité d'interrompre les délais de paiement, de suspendre les paiements et d'appliquer des corrections financières conformément aux articles 83, 142, 144 et 145 du règlement (UE) n° 1303/2013.
- (7) Conformément à l'article 76 du règlement (UE) n° 1303/2013, les décisions d'exécution de la Commission du 30 novembre 2015 portant approbation du programme PEACE IV (Irlande-Royaume-Uni) et du 12 février 2015 portant approbation du programme Interreg V-A, doivent continuer à constituer des décisions de financement au sens du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et, dès lors, un engagement juridique au sens du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. Le Royaume-Uni reste responsable de ses obligations financières se rapportant à ces engagements juridiques de l'Union qu'il a endossées en tant qu'État membre.
- (8) À partir de la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni, le Royaume-Uni cessera d'être inclus dans la partie de la zone couverte par le programme qui appartient à l'Union au sens de l'article 20, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1299/2013. Par conséquent, il convient d'adapter les dispositions dudit règlement relatives à l'éligibilité des opérations en fonction de la localisation.
- (9) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir de permettre, à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union, la poursuite des programmes de coopération, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (10) Afin de permettre une application rapide des mesures prévues par le présent règlement, il convient que celui-ci entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Il convient que le présent règlement ne s'applique que dans le cas où aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne n'est entré en vigueur à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions visant à remédier aux conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union dans le cas où aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne n'est entré en vigueur à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1299/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions particulières relatives à la contribution du Fonds européen de développement régional à l'objectif «Coopération territoriale européenne» (JO L 347 du 20.12.2013, p. 259).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320).

⁽⁵⁾ Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, en ce qui concerne la poursuite des deux programmes de coopération ci-après qui sont couverts par le règlement (UE) n° 1299/2013 et auxquels participe le Royaume-Uni (ci-après conjointement dénommés «programmes de coopération»):

1) PEACE IV (Irlande - Royaume-Uni);

2) Royaume-Uni - Irlande (Irlande - Irlande du Nord - Écosse).

2. Le règlement (UE) n° 1299/2013 continue à s'appliquer aux programmes de coopération visés par le présent règlement.

Article 2

Couverture géographique

Sans préjudice de l'article 20, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n° 1299/2013, les programmes de coopération peuvent porter sur les régions participantes situées au Royaume-Uni, qui sont équivalentes à des régions de niveau NUTS 3.

Article 3

Autorités responsables des programmes

Par dérogation à l'article 21, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1299/2013,

- l'organe des programmes particuliers de l'Union européenne qui constitue l'autorité de gestion et l'autorité de certification des programmes de coopération continue à exercer ses fonctions,
- le ministère des finances d'Irlande du Nord reste l'autorité d'audit des programmes de coopération.

Article 4

Compétences de la Commission en matière de contrôles

L'application des règles relatives aux contrôles et aux audits des programmes de coopération fait l'objet d'un accord entre la Commission et les autorités du Royaume-Uni. Les contrôles et les audits portent sur l'ensemble de la période couverte par les programmes de coopération.

Le fait que les contrôles et les audits nécessaires relatifs aux programmes de coopération ne peuvent pas être exécutés dans les régions concernées constitue une insuffisance grave dans le système de gestion et de contrôle aux fins des mesures établies aux articles 83, 142, 144 et 145 du règlement (UE) n° 1303/2013.

Article 5

Éligibilité des opérations en fonction de la localisation

Le plafond prévu à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1299/2013 ne s'applique pas aux programmes de coopération.

Article 6

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 est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas 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 la date visée au deuxième alinéa du présent article.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/492 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 25 mars 2019
modifiant le règlement (CE) n° 391/2009 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni 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 100, paragraphe 2,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni à compter de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après ladite notification, à savoir à compter 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 règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ et la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ constituent ensemble le cadre réglementaire des activités des organismes agréés pour l'inspection, la visite et la certification des navires.
- (3) Conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009, les organismes agréés au niveau de l'Union par la Commission pour l'inspection, la visite et la certification des navires (ci-après dénommés «organismes agréés») doivent être évalués de manière régulière et au moins tous les deux ans par la Commission, conjointement avec l'État membre qui a soumis la demande initiale d'agrément de l'organisme.
- (4) Dans un souci d'égalité de traitement, les organismes qui ont reçu un agrément initial de l'État membre en question conformément à la directive 94/57/CE du Conseil ⁽⁵⁾ et qui bénéficient actuellement d'un agrément de l'Union en vertu de l'article 15, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009 doivent être évalués par la Commission, conjointement avec l'État membre qui a initialement demandé leur agrément.
- (5) Conformément aux articles 7 et 8 du règlement (CE) n° 391/2009, pour pouvoir continuer à bénéficier de l'agrément de l'Union, les organismes agréés doivent continuer à satisfaire aux exigences et critères minimaux énoncés à l'annexe I du règlement. Cela est vérifié au moyen de l'évaluation continue effectuée par la Commission, conjointement avec l'État membre concerné, conformément à l'article 8, paragraphe 1, dudit règlement. Par conséquent, les évaluations régulières jouent un rôle important pour le maintien de l'agrément des organismes.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 298.

⁽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° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (JO L 131 du 28.5.2009, p. 11).

⁽⁴⁾ Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

⁽⁵⁾ Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994, p. 20).

- (6) Après son retrait de l'Union, le Royaume-Uni ne sera plus en mesure de participer aux évaluations effectuées en vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009.
- (7) Les organismes agréés qui ont reçu un agrément initial du Royaume-Uni bénéficient actuellement de l'agrément de l'Union, et d'autres États membres leur ont confié l'exécution de tâches liées à l'inspection, la visite et la certification des navires, conformément à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE. Il convient par conséquent de modifier l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 391/2009 afin de garantir que ces organismes continueront de faire l'objet d'évaluations conformément aux exigences de ladite disposition.
- (8) Il convient de prendre en compte les obligations de surveillance et de contrôle auxquelles les États membres doivent actuellement satisfaire en vertu de l'article 9 de la directive 2009/15/CE. À cet égard, l'évaluation des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 devrait être effectuée par la Commission conjointement avec l'État membre ou les États membres qui ont habilité les organismes agréés en question conformément à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE.
- (9) Afin d'assurer la coordination des activités nationales et de l'Union en matière de contrôle des organismes agréés, la Commission devrait consulter des experts et identifier et échanger les bonnes pratiques pour éviter la redondance des actions et pour utiliser au mieux les capacités et les ressources existantes.
- (10) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et devrait s'appliquer à compter du jour suivant la date à laquelle le droit de l'Union, et en particulier le règlement (CE) n° 391/2009, cesse de s'appliquer au Royaume-Uni,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 8 du règlement (CE) n° 391/2009, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tous les organismes agréés sont évalués par la Commission, conjointement avec le ou les États membres qui les ont habilités en vertu de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE, de manière régulière et au minimum tous les deux ans, pour vérifier s'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et satisfont aux critères minimaux énoncés à l'annexe I au présent règlement. L'évaluation se limite aux activités des organismes agréés relevant du champ d'application du présent règlement.»

Article 2

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les effets du présent règlement au plus tard trois ans après sa date d'application.

Article 3

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

Il est applicable à partir du jour suivant celui auquel le règlement (CE) n° 391/2009 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

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

RÈGLEMENT (UE, Euratom) 2019/493 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 en ce qui concerne une procédure de vérification relative aux infractions aux règles en matière de protection des données à caractère personnel dans le contexte des élections au Parlement européen**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 224,

vu le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique, et notamment son article 106 bis,

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 règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ a institué un statut juridique européen spécifique pour les partis politiques européens et les fondations politiques européennes et prévoit leur financement par le budget général de l'Union européenne. Il établit également une Autorité pour les partis politiques européens et les fondations politiques européennes (ci-après dénommée «Autorité»).
- (2) Pour permettre à l'Autorité de s'acquitter pleinement et en toute indépendance des tâches qui lui sont confiées, y compris les nouvelles missions qui lui sont dévolues par le présent règlement, il est nécessaire de la doter d'un personnel permanent et de conférer à son directeur les compétences d'une autorité investie du pouvoir de nomination
- (3) Les événements récents ont démontré les risques potentiels liés à un usage illicite des données à caractère personnel pour ce qui est des processus électoraux et de la démocratie. Il est donc nécessaire de préserver l'intégrité du processus démocratique européen en prévoyant des sanctions financières pour les situations dans lesquelles les partis politiques européens ou les fondations politiques européennes tirent parti d'infractions aux règles en matière de protection des données à caractère personnel en vue d'influencer le résultat des élections au Parlement européen.
- (4) À cette fin, il convient de mettre en place une procédure de vérification dans le cadre de laquelle l'Autorité doit, dans certaines circonstances, demander au comité de personnalités éminentes indépendantes institué par le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 de déterminer si un parti politique européen ou une fondation politique européenne a délibérément influencé ou tenté d'influencer le résultat des élections au Parlement européen en tirant parti d'une infraction aux règles applicables en matière de protection des données à caractère personnel. Si, à l'issue de la procédure de vérification, il est constaté que tel est le cas, l'Autorité devrait imposer des sanctions au titre du système de sanctions effectif, proportionné et dissuasif institué par le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014.
- (5) Lorsque l'Autorité inflige une sanction à un parti politique européen ou une fondation politique européenne conformément à la procédure de vérification, elle devrait dûment tenir compte du principe «*non bis in idem*», selon lequel des sanctions ne peuvent être imposées deux fois pour la même infraction. L'Autorité devrait également veiller à ce que le principe de sécurité juridique soit respecté et à ce que le parti politique européen concerné ou la fondation politique européenne concernée aient la possibilité d'être entendus.

⁽¹⁾ Avis du 12 décembre 2018 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 12 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽³⁾ Règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relatif au statut et au financement des partis politiques européens et des fondations politiques européennes (JO L 317 du 4.11.2014, p. 1).

- (6) La nouvelle procédure devrait coexister avec les procédures actuellement utilisées aux fins de la vérification du respect des conditions d'enregistrement et dans des cas de violations graves et manifestes des valeurs sur lesquelles l'Union est fondée. Toutefois, les délais fixés à l'article 10 du règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 pour la vérification du respect des conditions et exigences de l'enregistrement ne devraient pas s'appliquer à la nouvelle procédure.
- (7) Étant donné que la nouvelle procédure est déclenchée sur décision de l'autorité de contrôle nationale de la protection des données compétente, le parti politique européen concerné ou la fondation politique européenne concernée devrait avoir la possibilité, pour autant que tous les recours nationaux aient été épuisés, de demander un réexamen de la sanction si la décision de ladite autorité de contrôle nationale a été abrogée ou si un recours contre cette décision a abouti.
- (8) Pour garantir que les élections de 2019 au Parlement européen se déroulent selon des règles démocratiques strictes et dans le plein respect des valeurs européennes que sont la démocratie, l'état de droit et le respect des droits fondamentaux, il est important que les dispositions de la nouvelle procédure de vérification entrent en vigueur en temps utile et que la procédure s'applique dès que possible. À cet effet, il y a lieu que les modifications apportées au règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 au moyen du présent règlement entrent en vigueur à la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (9) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE, Euratom) n° 1141/2014 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 6, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Le directeur de l'Autorité est assisté par des agents à l'égard desquels il exerce les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut des fonctionnaires de l'Union européenne et à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement d'autres agents par le régime applicable aux autres agents de l'Union, établis par le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 du Conseil (ci-après dénommées "compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination"). L'Autorité peut faire appel dans tous ses domaines d'activité à d'autres experts nationaux détachés ou à d'autres personnes qu'elle n'emploie pas.

Le statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents, ainsi que les réglementations adoptées d'un commun accord par les institutions de l'Union aux fins de l'application dudit statut et dudit régime, s'appliquent au personnel de l'Autorité.

La sélection des agents ne doit pas pouvoir donner lieu à des conflits d'intérêts entre leurs fonctions au sein de l'Autorité et leurs autres fonctions officielles, et ces personnes s'abstiennent de tout acte incompatible avec la nature de leurs fonctions.»

- 2) À l'article 10, paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les procédures prévues aux premier et deuxième alinéas ne peuvent être mises en œuvre dans les deux mois précédant les élections au Parlement européen. Ce délai n'est pas applicable à la procédure visée à l'article 10 *bis*.»

- 3) L'article suivant est inséré:

«Article 10 *bis*

Procédure de vérification relative aux infractions aux règles de protection des données à caractère personnel

1. Un parti politique européen ou une fondation politique européenne ne peut délibérément influencer, ni tenter d'influencer, le résultat des élections au Parlement européen en tirant parti d'une infraction, commise par une personne physique ou morale, aux règles applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

2. Si l'Autorité est informée de la décision d'une autorité de contrôle nationale au sens de l'article 4, point 21, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*) constatant qu'une personne physique ou morale a enfreint les règles applicables à la protection des données à caractère personnel, et s'il découle de cette décision, ou s'il y a d'autres bonnes raisons de croire, que l'infraction est liée aux activités politiques d'un parti politique européen ou d'une fondation politique européenne dans le contexte des élections au Parlement européen, l'Autorité soumet cette question au comité de personnalités éminentes indépendantes institué par l'article 11 du présent règlement. L'Autorité peut, si nécessaire, se mettre en rapport avec l'autorité de contrôle nationale concernée.

3. Le comité visé au paragraphe 2 émet un avis indiquant si le parti politique européen concerné ou la fondation politique européenne concernée a délibérément influencé ou tenté d'influencer le résultat des élections au Parlement européen en tirant parti de cette infraction. L'Autorité sollicite l'avis sans retard injustifié et au plus tard un mois après avoir été informée de la décision rendue par l'autorité de contrôle nationale. L'Autorité fixe un délai court et raisonnable pour l'émission de l'avis. Le comité respecte ledit délai.

4. Eu égard à l'avis du comité, l'Autorité décide, conformément à l'article 27, paragraphe 2, point a) vii), s'il y a lieu d'imposer des sanctions financières au parti politique européen concerné ou à la fondation politique européenne concernée. La décision de l'Autorité est dûment motivée, notamment en ce qui concerne l'avis du comité, et est publiée rapidement.

5. La procédure énoncée au présent article est sans préjudice de la procédure prévue à l'article 10.

(*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).»

4) À l'article 11, paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Lorsque l'Autorité le demande, le comité émet un avis:

- a) sur toute éventuelle violation grave et manifeste des valeurs sur lesquelles l'Union est fondée, telles qu'elles sont visées à l'article 3, paragraphe 1, point c), et à l'article 3, paragraphe 2, point c), par un parti politique européen ou une fondation politique européenne.
- b) indiquant si un parti politique européen ou une fondation politique européenne a délibérément influencé ou tenté d'influencer le résultat des élections au Parlement européen en tirant parti d'une infraction aux règles applicables en matière de protection des données à caractère personnel.

Dans les cas visés aux points a) et b) du premier alinéa, le comité peut demander tout document ou élément de preuve utile à l'Autorité, au Parlement européen, au parti politique européen concerné ou à la fondation politique européenne concernée, à d'autres partis politiques, fondations politiques ou autres parties prenantes et il peut demander à entendre leurs représentants. Dans le cas visé au point b) du premier alinéa, l'autorité de contrôle nationale visée à l'article 10 *bis* coopère avec le comité conformément au droit applicable.»

5) À l'article 18, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le parti politique européen et la fondation politique européenne doivent, à la date de leur demande, satisfaire aux obligations énumérées à l'article 23 et, à compter de la date de la demande jusqu'à la fin de l'exercice ou de l'action couverts par la contribution ou la subvention, rester enregistrés au registre, et ne peuvent faire l'objet d'aucune des sanctions prévues à l'article 27, paragraphe 1, et à l'article 27, paragraphe 2, points a) v), vi) et vii).»

6) L'article 27 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, point a), le point suivant est ajouté:

«vii) lorsque, conformément à la procédure de vérification prévue à l'article 10 *bis*, il est établi qu'un parti politique européen ou une fondation politique européenne a délibérément influencé ou tenté d'influencer le résultat des élections au Parlement européen en tirant parti d'une infraction aux règles applicables en matière de protection des données à caractère personnel.»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«7. Lorsqu'une décision rendue par l'autorité de contrôle nationale telle que visée à l'article 10 *bis* a été abrogée ou lorsqu'un recours contre une telle décision a abouti, pour autant que tous les recours nationaux aient été épuisés, l'Autorité réexamine toute sanction infligée en vertu du paragraphe 2, point a) vii), à la demande du parti politique européen concerné ou de la fondation politique européenne concernée.»

Article 2

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

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/494 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****concernant certains aspects de la sécurité aérienne 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 100, paragraphe 2,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) L'objectif principal du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ est d'établir et de maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union. À cet effet, un système de certificats a été mis en place pour diverses activités aéronautiques afin d'atteindre les niveaux de sécurité requis et de permettre les vérifications nécessaires et l'acceptation réciproque des certificats délivrés.
- (3) Dans le domaine de la sécurité aérienne, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les certificats et les agréments peuvent être palliées par l'adoption de diverses mesures par de nombreuses parties intéressées. Parmi ces mesures figurent le transfert à une autorité de l'aviation civile de l'un des 27 États membres restants ou la demande, avant la date du retrait, d'un certificat délivré par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence»), prenant effet à partir de cette date seulement et, partant, subordonné au fait que le Royaume-Uni devienne un pays tiers.
- (4) Toutefois, à la différence d'autres domaines du droit de l'Union, il existe certains cas spécifiques dans lesquels il n'est pas possible d'obtenir un certificat auprès d'un autre État membre ou de l'Agence étant donné qu'à compter de la date du retrait, le Royaume-Uni reprendra, pour le territoire relevant de sa compétence, le rôle d'«État de conception» au sens de la convention relative à l'aviation civile internationale. Le Royaume-Uni peut, à son tour, uniquement délivrer des certificats dans le cadre de ce nouveau rôle, lorsqu'il l'aura assumé, à savoir dès que le droit de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni après son retrait de l'Union.
- (5) Il convient donc de mettre en place un mécanisme temporaire en vue de prolonger la validité de certains certificats en matière de sécurité aérienne afin de donner suffisamment de temps aux opérateurs concernés et à l'Agence pour délivrer les certificats requis par l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139, afin de tenir compte du statut de pays tiers du Royaume-Uni.
- (6) La durée de cette extension de la validité des certificats doit être limitée à ce qui est strictement nécessaire pour faire face à la sortie du Royaume-Uni du système de sécurité aérienne de l'Union.

⁽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 (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

- (7) Afin d'accorder un délai supplémentaire, si nécessaire, pour la délivrance des certificats visés à l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139 aux opérateurs concernés, 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 prolonger la durée de validité des certificats visés à la section 1 de l'annexe du présent règlement. Il importe, en particulier, 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»⁽⁴⁾. 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.
- (8) En outre, à la différence de la plupart des autres domaines du droit de l'Union concernant les marchandises, la perte de validité des certificats n'affecte pas la mise sur le marché, mais l'utilisation effective des produits, pièces et équipements aéronautiques dans l'Union, par exemple lors de leur installation sur un aéronef de l'Union opérant dans celle-ci. Cette utilisation de produits aéronautiques dans l'Union ne devrait pas être affectée par le retrait du Royaume-Uni.
- (9) Dans le cadre du système de sécurité aérienne de l'Union, la formation des pilotes et des mécaniciens est strictement réglementée et les modules de formation sont harmonisés. Les personnes participant à un module de formation dans un État membre ne sont pas toujours en mesure de changer d'État membre au cours de cette formation. Cette situation particulière doit être prise en compte dans les mesures d'urgence de l'Union.
- (10) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et être applicables, en principe, à compter du jour suivant celui où 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. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, il importe que certaines dispositions soient applicables dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «Royaume-Uni») de l'Union européenne, pour certains certificats en matière de sécurité aérienne délivrés conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾ ou au règlement (UE) 2018/1139 à des personnes physiques et morales ayant leur établissement principal au Royaume-Uni et pour certaines situations en matière de formation dans le domaine de l'aviation.
2. Le présent règlement s'applique aux certificats énumérés à l'annexe du présent règlement qui sont en cours de validité le jour précédant le jour de la date d'application du présent règlement et qui ont été délivrés par:
 - a) l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence»), à des personnes physiques ou morales ayant leur principal établissement au Royaume-Uni, comme indiqué à la section 1 de l'annexe; ou
 - b) les personnes physiques ou morales certifiées par les autorités compétentes du Royaume-Uni mentionnées à la section 2 de l'annexe.
3. Outre les certificats énumérés au paragraphe 2, le présent règlement s'applique aux modules de formation visés à l'article 5.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu dudit règlement et du règlement (CE) n° 216/2008 s'appliquent.

⁽⁴⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

*Article 3***Certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a)**

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

Lorsqu'un délai supplémentaire est nécessaire pour délivrer les certificats visés à l'article 68 du règlement (UE) 2018/1139 aux opérateurs concernés, la Commission peut prolonger la durée de validité visée au premier alinéa du présent article par voie d'actes délégués.

Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

*Article 4***Certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b)**

Les certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), concernant l'utilisation des produits, pièces et équipements demeurent valables.

*Article 5***Report de modules de formation**

Par dérogation aux règlements (UE) n° 1178/2011 ⁽⁶⁾ et (UE) n° 1321/2014 ⁽⁷⁾ de la Commission, les autorités compétentes des États membres ou l'Agence, selon le cas, prennent en compte les examens passés auprès d'organismes de formation soumis à la supervision de l'autorité compétente du Royaume-Uni mais qui n'ont pas encore donné lieu à la délivrance de la licence avant la date d'application visée à l'article 10, paragraphe 2, deuxième alinéa, du présent règlement, comme s'ils avaient été passés auprès d'un organisme de formation soumis à la supervision de l'autorité compétente d'un État membre.

*Article 6***Règles et obligations concernant les certificats régis par l'article 3 ou 4**

1. Les certificats régis par l'article 3 ou 4 du présent règlement sont soumis aux règles qui leur sont applicables en vertu du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu de celui-ci ou du règlement (CE) n° 216/2008. L'Agence dispose des compétences que lui confèrent le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés en vertu dudit règlement et du règlement (CE) n° 216/2008 en ce qui concerne les entités dont le principal établissement se situe dans un pays tiers.
2. Sur demande de l'Agence, les titulaires des certificats visés à l'article 3 et les émetteurs des certificats visés à l'article 4 fournissent des copies de tous les rapports d'audit, conclusions et plans de mesures correctrices en rapport avec les certificats qui ont été établis au cours des trois années précédant la demande. Lorsque ces documents n'ont pas été fournis dans les délais fixés par l'Agence dans sa demande, l'Agence peut retirer l'avantage acquis en vertu de l'article 3 ou de l'article 4, selon le cas.
3. Les titulaires des certificats visés à l'article 3 et les émetteurs des certificats visés à l'article 4 du présent règlement informent sans retard l'Agence de toute mesure prise par les autorités du Royaume-Uni susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement ou du règlement (UE) 2018/1139.

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

*Article 7***Autorité compétente**

Aux fins du présent règlement et aux fins de supervision des titulaires et des émetteurs des certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement, l'Agence agit en tant qu'autorité compétente pour les entités des pays tiers au titre du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés en vertu dudit règlement ou du règlement (CE) n° 216/2008.

*Article 8***Application du règlement (UE) n° 319/2014 de la Commission**

Le règlement (UE) n° 319/2014 de la Commission ⁽⁸⁾ s'applique aux personnes physiques et morales titulaires ou émettrices des certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement dans les mêmes conditions qu'aux titulaires des certificats correspondants délivrés à des personnes physiques ou morales de pays tiers.

*Article 9***Moyens acceptables de conformité et documents d'orientation**

L'Agence peut publier des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation aux fins de l'application du présent règlement, conformément à l'article 76, paragraphe 3, du règlement (UE) 2018/1139.

*Article 10***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni en vertu de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Cependant, l'article 5 est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le présent règlement n'est pas applicable au cas où 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 la date visée au paragraphe 2, premier alinéa, du présent article.

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

⁽⁸⁾ Règlement (UE) n° 319/2014 de la Commission du 27 mars 2014 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant le règlement (CE) n° 593/2007 (JO L 93 du 28.3.2014, p. 58).

ANNEXE

LISTE DES CERTIFICATS VISÉS À L'ARTICLE 1^{er}

Section 1: Certificats délivrés par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence») à des personnes physiques ou morales ayant leur principal établissement au Royaume-Uni et pour les aéronefs, visés au:

- 1.1. Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission ⁽¹⁾, annexe I, partie 21, section A, sous-partie B (certificats de type et certificats de type restreints)
- 1.2. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, partie 21, section A, sous-partie D (agrément des modifications des certificats de type et des certificats de type restreints)
- 1.3. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, partie 21, section A, sous-partie E (certificats de type supplémentaires)
- 1.4. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, partie 21, section A, sous-partie M (agrément concernant les réparations)
- 1.5. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, partie 21, section A, sous-partie O (autorisations selon les spécifications techniques européennes)
- 1.6. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, partie 21, section A, sous-partie J (agrément d'organisme de conception)

Section 2: Certificats délivrés par des personnes morales ou physiques certifiées par les autorités compétentes du Royaume-Uni pour des produits, pièces ou équipements, visés au:

- 2.1. Règlement (UE) n° 748/2012, annexe I, section A, sous-partie G, point 21.A.163 c) (certificats d'autorisation de mise en service pour des produits, pièces et équipements)
- 2.2. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe II, partie 145, point 145.A.75 e) (certificats d'autorisation de remise en service relatifs à l'exécution de l'entretien)
- 2.3. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe II, partie 145, point 145.A.75 f) (certificats d'examen de navigabilité pour les aéronefs ELA1)
- 2.4. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe I, partie M, section A, sous-partie F, point M.A.615 d) (certificats d'autorisation de remise en service à l'issue des travaux d'entretien)
- 2.5. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe I, partie M, section A, sous-partie F, point M.A.615 e) (certificats d'examen de navigabilité pour les aéronefs ELA1)
- 2.6. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe I, partie M, section A, sous-partie G, point M.A.711 a) 4), ou b) 1) (certificats d'examen de navigabilité et prolongations de ceux-ci)
- 2.7. Règlement (UE) n° 1321/2014, annexe I, partie M, section A, sous-partie H, point M.A.801 b) 2) et 3) et c) (certificats d'autorisation de remise en service relatifs à l'exécution de l'entretien)

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

RÈGLEMENT (UE) 2019/495 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (UE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni 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 172,

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⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) Le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement essentiel de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt transfrontalier et commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie en vue d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et d'accroître la compétitivité, ainsi que de contribuer à la cohésion économique, sociale et territoriale et aux objectifs de développement durable.
- (3) La partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 établit une liste de neuf corridors du réseau central. Ces corridors sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ils devraient contribuer à la cohésion du réseau central grâce à une coopération territoriale renforcée, répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales.
- (4) Le Royaume-Uni participe au corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée, qui comprend des liaisons entre Belfast, Dublin et Cork en Irlande et des liaisons en Grande-Bretagne depuis Glasgow et Édimbourg au nord jusque Folkestone et Douvres au sud. Les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni sont inclus dans le tableau intitulé «Tronçons présélectionnés, y compris les projets» des corridors du réseau central figurant dans la partie I, point 2, de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013.
- (5) Compte tenu du retrait du Royaume-Uni de l'Union, les composantes du tracé du corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée liées au Royaume-Uni et les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni visés dans le tableau des «Tronçons présélectionnés, y compris les projets» deviendront obsolètes et cesseront de produire des effets juridiques à partir du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 301.

⁽²⁾ JO C 461 du 21.12.2018, p. 173.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

- (6) En ce qui concerne l'Irlande, les liaisons maritimes constituent un moyen essentiel d'assurer sa connectivité directe avec l'Europe continentale, surtout compte tenu de l'évolution incertaine des flux commerciaux passant par le «pont terrestre» britannique.
- (7) Afin d'éviter une situation dans laquelle le corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée est scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée devrait comporter de nouvelles liaisons maritimes entre les ports irlandais et les ports de Belgique, de France et des Pays-Bas appartenant à ce corridor. Par ailleurs, une liaison entre le corridor Mer du Nord – Méditerranée et le corridor Atlantique via Le Havre, qui est situé sur le corridor Atlantique, devrait permettre d'améliorer la connectivité et l'intégration du marché intérieur.
- (8) Il est important que les conséquences à moyen terme du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les connexions et les flux de trafic, en particulier le redéploiement possible des flux de trafic, soient prises en compte lors de l'élaboration de l'instrument qui succédera au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et pour l'évaluation du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾. Dès lors, la Commission devrait procéder, d'ici à 2021, à une révision anticipée du règlement (UE) n° 1315/2013, pour tenir compte des changements susceptibles d'intervenir dans le flux de marchandises à compter du retrait du Royaume-Uni de l'Union.
- (9) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures, et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est crucial de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée et à une partie limitée du corridor Atlantique. Il est essentiel de développer les infrastructures nécessaires pour maintenir et soutenir les flux commerciaux existants et futurs entre l'Irlande et l'Europe continentale.
- (10) La réalisation d'investissements dans des équipements et des infrastructures à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures devrait constituer une priorité lors de la dernière phase de mise en œuvre de l'actuelle période de programmation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (11) Pour répondre à ces besoins, la Commission devrait proposer un nouveau programme de travail annuel.
- (12) Lors de la révision du programme de travail pluriannuel destinée à adapter celui-ci au retrait du Royaume-Uni de l'Union, il convient notamment de prendre en compte des mesures visant à renforcer les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures.
- (13) Le présent règlement devrait entrer en vigueur d'urgence, le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et s'appliquer à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1316/2013 est modifié comme suit:

1) À l'article 7, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«m) les actions adaptant les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures.».

2) L'article 17 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission révisé les programmes de travail pluriannuels au moins à mi-parcours. Dans le secteur des transports, elle révisé le programme de travail pluriannuel afin de l'adapter eu égard au retrait du Royaume-Uni de l'Union. Si nécessaire, la Commission adopte des actes d'exécution révisant le programme de travail pluriannuel. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«5 bis. Dans le secteur des transports, les actions visées à l'article 7, paragraphe 2, point m), constituent une priorité d'un programme de travail annuel adopté le ou après le 28 mars 2019.».

3) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Article 2

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

Il s'applique à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

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

ANNEXE

Modification de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013

À l'annexe I, partie I, point 2 («Corridors du réseau central»), la section «Mer du Nord – Méditerranée», sous-section «Tracé», la ligne suivante est insérée après la ligne «Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork»:

«Shannon Foynes/Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam».

RÈGLEMENT (UE) 2019/496 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil par l'octroi d'une autorisation générale d'exportation de l'Union pour l'exportation de certains biens à double usage en provenance de l'Union à destination du Royaume-Uni**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 207, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union en vertu 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 règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil ⁽²⁾ établit un régime commun de contrôle des exportations de biens à double usage qui est nécessaire pour promouvoir la sécurité de l'Union et la sécurité internationale et pour assurer des conditions de concurrence équitables aux exportateurs de l'Union.
- (3) Le règlement (CE) n° 428/2009 prévoit des « autorisations générales d'exportation de l'Union » qui facilitent le contrôle des exportations de biens à double usage présentant un faible risque à destination de certains pays tiers. À l'heure actuelle, l'Australie, le Canada, le Japon, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Suisse, y compris le Liechtenstein, et les États-Unis d'Amérique sont visés par l'autorisation générale d'exportation de l'Union n° EU001 figurant à l'annexe IIa du règlement (CE) n° 428/2009.
- (4) Le Royaume-Uni est partie aux traités internationaux applicables et est membre des régimes internationaux de non-prolifération, il respecte pleinement les obligations et engagements correspondants. Le Royaume-Uni applique des contrôles proportionnés et adéquats pour tenir compte efficacement de considérations liées à l'utilisation finale prévue et au risque de détournement dans la logique des dispositions et objectifs du règlement (CE) n° 428/2009.
- (5) Étant donné que le Royaume-Uni est une destination importante pour les biens à double usage produits dans l'Union, il convient d'ajouter le Royaume-Uni à la liste des destinations visées par l'autorisation générale d'exportation de l'Union n° EU001 afin d'assurer l'application uniforme et cohérente des contrôles dans l'ensemble de l'Union, de promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les exportateurs de l'Union et d'éviter une charge administrative inutile, tout en protégeant la sécurité de l'Union et la sécurité internationale.
- (6) Compte tenu de l'urgence découlant des circonstances du retrait du Royaume-Uni de l'Union, il est nécessaire de permettre l'application rapide du présent règlement en ce qui concerne l'ajout du Royaume-Uni à la liste des pays visés par l'autorisation générale d'exportation de l'Union n° EU001. Il convient donc que le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (7) Le Royaume-Uni ne devrait être ajouté à la liste des destinations visées par l'autorisation générale d'exportation de l'Union n° EU001 que dans le cas où aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne n'est entré en vigueur à la date à laquelle les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne,

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil du 5 mai 2009 instituant un régime communautaire de contrôle des exportations, des transferts, du courtage et du transit de biens à double usage (JO L 134 du 29.5.2009, p. 1).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT

Article premier

L'annexe IIa du règlement (CE) n° 428/2009 du Conseil est modifiée comme suit:

- a) le titre «Exportations vers l'Australie, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, la Norvège, la Nouvelle-Zélande et la Suisse, y compris le Liechtenstein» est remplacé par le texte suivant:

«Exportations vers l'Australie, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Suisse, y compris le Liechtenstein»;

- b) dans la partie 2, le tiret suivant est inséré avant la mention «Suisse, y compris le Liechtenstein,»:

«— Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,».

Article 2

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 est applicable 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.

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 la date visée au deuxième alinéa du présent article.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/497 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (UE) n° 508/2014 en ce qui concerne certaines règles relatives au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 42 et son article 43, paragraphe 2,

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,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) L'accord de retrait publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 19 février 2019 ⁽²⁾ contient des modalités relatives à l'application des dispositions du droit de l'Union au Royaume-Uni au-delà de la date à laquelle les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni. Si cet accord entre en vigueur, la politique commune de la pêche (PCP) s'appliquera au Royaume-Uni au cours de la période de transition conformément à cet accord et cessera d'être applicable à la fin de cette période.
- (3) Lorsque la PCP cessera d'être applicable au Royaume-Uni, les eaux du Royaume-Uni (mer territoriale et zone économique exclusive adjacente) ne feront plus partie des eaux de l'Union. Par conséquent, en l'absence d'un accord de retrait, les navires de l'Union risquent de perdre l'accès aux eaux du Royaume-Uni et aux possibilités de pêche qui y sont rattachées à compter du 30 mars 2019. Cette situation aurait des répercussions significatives pour les activités de pêche de la flotte de l'Union et le rendement économique.
- (4) Des mesures sont déjà disponibles dans le cadre du règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, lesquelles peuvent être utilisées pour atténuer les effets économiques négatifs résultant du retrait du Royaume-Uni de l'Union tout au long de la chaîne de production et de commercialisation.
- (5) Le règlement (UE) n° 508/2014 établit les modalités et conditions d'octroi de compensations financières aux pêcheurs et aux propriétaires de navires de pêche en cas d'arrêt temporaire des activités de pêche. Les critères applicables pour autoriser un arrêt temporaire ne permettent pas d'obtenir une compensation en raison du retrait d'un État membre de l'Union et de la perte qui en résulte de l'accès aux eaux dudit État et des possibilités de pêche qu'elles offrent.
- (6) Outre les mesures déjà disponibles dans le cadre du règlement (UE) n° 508/2014, afin d'atténuer les effets économiques négatifs engendrés par le retrait d'un État membre de l'Union, il convient de mettre à la disposition des pêcheurs et des opérateurs ayant une dépendance significative à l'accès aux eaux du Royaume-Uni une aide publique pour l'arrêt temporaire des activités de pêche.
- (7) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 508/2014 en conséquence.
- (8) Les crédits restants peuvent être réaffectés à des mesures éligibles visant à atténuer les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union.

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽²⁾ JO C 66 I du 19.2.2019, p. 1.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 2328/2003, (CE) n° 861/2006, (CE) n° 1198/2006 et (CE) n° 791/2007 et le règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 149 du 20.5.2014, p. 1).

- (9) Par souci de simplification, les États membres concernés sont invités à envisager de regrouper les modifications à apporter à leur programme opérationnel dans le cadre de l'article 22, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil (*).
- (10) Eu égard à la nécessité de garantir, avant la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union, la disponibilité d'une aide au titre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche pour l'arrêt temporaire des activités de pêche des navires de pêche de l'Union ayant une dépendance significative à l'accès aux eaux du Royaume-Uni au cas où le Royaume-Uni n'accorderait pas l'accès à ces eaux à compter de la date de son retrait de l'Union, qui pourrait être le 30 mars 2019, il a été considéré 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.
- (11) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et s'appliquer à partir du jour suivant celui où les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) n° 508/2014

Le règlement (UE) n° 508/2014 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«9. Les États membres ont la possibilité de dépasser le montant fixé au paragraphe 2 du présent article et d'utiliser des montants inférieurs à ceux prévus aux paragraphes 3 à 7 du présent article pour soutenir les mesures énoncées à l'article 33 du présent règlement dans le cas où le Royaume-Uni n'accorde pas de droits d'accès aux eaux du Royaume-Uni aux navires de pêche de l'Union ayant une dépendance significative à l'accès à ces eaux pour leurs activités de pêche dans l'éventualité où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.»

- 2) À l'article 25, le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. La contribution financière totale du FEAMP en faveur des mesures visées à l'article 33, paragraphe 1, point d), n'est pas prise en compte au moment de déterminer si les seuils fixés au paragraphe 3, points a) et b), du présent article sont dépassés.»

- 3) L'article 33 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le point suivant est ajouté:

«d) pour remédier aux conséquences d'une situation où le Royaume-Uni n'accorde pas de droits d'accès aux eaux du Royaume-Uni aux navires de pêche de l'Union ayant une dépendance significative à l'accès à ces eaux pour leurs activités de pêche dans l'éventualité où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.»;

- b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. L'aide visée au paragraphe 1, points a), b) et c), peut être octroyée pour une durée maximale de six mois par navire au cours de la période allant de 2014 à 2020 et l'aide visée audit paragraphe, point d), peut être octroyée pour une durée maximale de neuf mois par navire au cours de la période allant de 2014 à 2020. Les dépenses relatives au paragraphe 1, point d), sont éligibles à compter de la date d'application du règlement (UE) 2019/497 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Règlement (UE) 2019/497 du Parlement européen et du Conseil du 25 mars 2019 modifiant le règlement (UE) n° 508/2014 en ce qui concerne certaines règles relatives au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union (JO L 85 I du 27.3.2019, p. 22).»

(*) Règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320).

*Article 2***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 est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas 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 la date suivant celle à laquelle les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/498 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (UE) 2017/2403 en ce qui concerne les autorisations de pêche pour les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni et les opérations de pêche des navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2,

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,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) L'accord de retrait publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 19 février 2019 ⁽²⁾ contient des modalités relatives à l'application des dispositions du droit de l'Union au Royaume-Uni au-delà de la date à laquelle les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni. Si cet accord entre en vigueur, la politique commune de la pêche (PCP) s'appliquera au Royaume-Uni au cours de la période de transition conformément à cet accord et cessera d'être applicable à la fin de cette période.
- (3) Lorsque la PCP cessera d'être applicable au Royaume-Uni, les eaux du Royaume-Uni (mer territoriale et zone économique exclusive adjacente) ne feront plus partie des eaux de l'Union. Par conséquent, en l'absence d'un accord de retrait, les navires de pêche de l'Union et du Royaume-Uni risquent de ne pas avoir la possibilité d'utiliser pleinement les possibilités de pêche fixées pour 2019.
- (4) Afin de garantir la durabilité de la pêche, et compte tenu de l'importance de la pêche pour la subsistance économique de nombreuses communautés dans l'Union et au Royaume-Uni, il convient de conserver pour une durée limitée la possibilité de prévoir des arrangements visant au maintien de l'accès réciproque complet des navires de pêche de l'Union et du Royaume-Uni aux eaux de l'autre partie après que la PCP cesse d'être applicable au Royaume-Uni en tant qu'État membre. Le présent règlement a pour objectif de créer le cadre juridique approprié pour un tel accès réciproque.
- (5) Le champ d'application territorial du présent règlement et toute référence au Royaume-Uni dans ce texte n'incluent pas Gibraltar.
- (6) Les possibilités de pêche pour 2019 ont été convenues en vertu des règlements (UE) 2019/124 ⁽³⁾ et (UE) 2018/2025 ⁽⁴⁾ du Conseil, y compris par le Royaume-Uni, pendant que le Royaume-Uni était membre de l'Union. Ces possibilités de pêche ont été établies dans le respect total des exigences énoncées aux articles 61 et 62 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer. Afin de garantir une exploitation durable des ressources

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽²⁾ JO C 66 I du 19.2.2019, p. 1.

⁽³⁾ Règlement (UE) 2019/124 du Conseil du 30 janvier 2019 établissant, pour 2019, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 29 du 31.1.2019, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2018/2025 du Conseil du 17 décembre 2018 établissant, pour 2019 et 2020, les possibilités de pêche ouvertes aux navires de pêche de l'Union pour certains stocks de poissons d'eau profonde (JO L 325 du 20.12.2018, p. 7).

biologiques de la mer et la stabilité dans les eaux de l'Union et dans les eaux du Royaume-Uni, il convient que les attributions et les parts de quota convenues pour les États membres et le Royaume-Uni restent disponibles, conformément aux articles 2 et 3 du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.

- (7) Compte tenu des structures de pêche existant de longue date pour les navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union et inversement, l'Union devrait prévoir un mécanisme permettant aux navires de pêche du Royaume-Uni d'accéder aux eaux de l'Union au moyen d'autorisations afin de pouvoir pêcher pendant une période limitée les parts de quotas qui leur ont été allouées en vertu des règlements (UE) 2019/124 et (UE) 2018/2025, dans les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux navires de pêche de l'Union. Ces autorisations de pêche ne devraient être octroyées que si et dans la mesure où le Royaume-Uni continue d'accorder des autorisations aux navires de pêche de l'Union leur permettant d'exploiter les possibilités de pêche qui leur ont été allouées conformément aux règlements relatifs aux possibilités de pêche.
- (8) Le règlement (UE) 2017/2403 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ établit les règles de délivrance et de gestion des autorisations de pêche pour les navires opérant dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'un pays tiers et pour les navires de pêche de pays tiers menant des opérations de pêche dans les eaux de l'Union.
- (9) Le règlement (UE) 2017/2403 fixe les règles applicables aux opérations de pêche menées par les navires de pêche de l'Union dans les eaux d'un pays tiers en dehors du cadre d'un accord de pêche et prévoit qu'un État membre du pavillon peut accorder des autorisations directes et établit les conditions et les procédures d'octroi de ces autorisations. Étant donné le nombre de navires de pêche de l'Union qui mènent des activités de pêche dans les eaux du Royaume-Uni, ces conditions et procédures entraîneraient des retards considérables et une charge administrative accrue en l'absence d'un accord de retrait ou d'accord de pêche. Il est donc nécessaire de prévoir des conditions et procédures spécifiques pour faciliter l'octroi par le Royaume-Uni d'autorisations permettant aux navires de pêche de l'Union de mener des activités de pêche dans les eaux du Royaume-Uni.
- (10) Il est nécessaire de déroger aux règles applicables aux navires de pêche de pays tiers et de prévoir des conditions et procédures spécifiques permettant l'octroi par l'Union d'autorisations aux navires de pêche du Royaume-Uni de mener des activités de pêche dans les eaux de l'Union.
- (11) Le règlement (UE) n° 1380/2013 permet aux États membres d'échanger tout ou partie des possibilités de pêche qui leur sont allouées. Environ 1 000 échanges de quotas ont lieu chaque année entre les États membres et le Royaume-Uni. Sans préjudice de la compétence exclusive de l'Union, un système souple est nécessaire après que les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni afin de permettre à l'Union d'échanger des quotas avec le Royaume-Uni. Par conséquent, les États membres devraient être en mesure de discuter avec le Royaume-Uni et, le cas échéant, de définir les contours possibles du transfert ou de l'échange de quotas envisagé. La Commission devrait rester responsable de la réalisation d'un tel transfert ou échange de quotas. Les possibilités de pêche reçues du Royaume-Uni ou transférées au Royaume-Uni dans le cadre du transfert ou de l'échange de quotas devraient être considérées comme des quotas ajoutés à l'attribution de l'État membre concerné ou déduits de cette attribution.
- (12) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2017/2403 en conséquence.
- (13) Eu égard à la nécessité de garantir, avant la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union, un cadre juridique visant à éviter l'interruption des activités de pêche par les navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union et par les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni à la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union, qui pourrait être le 30 mars 2019, il a été considéré 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.
- (14) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et s'appliquer à compter du jour suivant celui où les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. Il devrait être applicable jusqu'au 31 décembre 2019.

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil (JO L 354 du 28.12.2013, p. 22).

⁽⁶⁾ Règlement (UE) 2017/2403 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relatif à la gestion durable des flottes de pêche externes et abrogeant le règlement (CE) n° 1006/2008 du Conseil (JO L 347 du 28.12.2017, p. 81).

- (15) Afin de permettre aux opérateurs de l'Union et du Royaume-Uni de continuer à pêcher conformément aux possibilités de pêche applicables qui leur ont été attribuées, les autorisations de pêche pour des activités de pêche dans les eaux de l'Union ne devraient être accordées aux navires de pêche du Royaume-Uni que si et dans la mesure où la Commission estime que le Royaume-Uni accorde des droits d'accès aux navires de pêche de l'Union pour mener des opérations de pêche dans les eaux du Royaume-Uni sur la base de la réciprocité,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) 2017/2403

Le règlement (UE) 2017/2403 est modifié comme suit:

- 1) Au titre II, chapitre II, la section suivante est ajoutée:

«Section 4

Opérations de pêche par les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni

Article 18 bis

Champ d'application

La présente section s'applique jusqu'au 31 décembre 2019, par dérogation à la section 3, aux opérations de pêche menées par les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni.

Article 18 ter

Définition

Aux fins de la présente section, on entend par "eaux du Royaume-Uni" les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction du Royaume-Uni établies conformément au droit international.

Article 18 quater

Procédure relative à l'obtention d'autorisations de pêche du Royaume-Uni

1. Un État membre du pavillon qui a vérifié que les conditions énoncées à l'article 5 sont respectées transmet à la Commission la demande correspondante ou la liste correspondante de demandes d'autorisation par le Royaume-Uni.
2. Chaque demande ou liste de demandes contient les informations exigées par le Royaume-Uni pour la délivrance de l'autorisation, dans le format requis, tels que communiqués par le Royaume-Uni à la Commission.
3. La Commission indique aux États membres les informations et le format visés au paragraphe 2. La Commission peut adresser une demande à l'État membre du pavillon pour obtenir toute information complémentaire nécessaire pour vérifier le respect des conditions visées aux paragraphes 1 et 2.
4. Dès réception de la demande ou des informations complémentaires requises en vertu du paragraphe 3, la Commission transmet sans tarder la demande au Royaume-Uni.
5. Dès que le Royaume-Uni informe la Commission qu'il a décidé de délivrer ou de refuser une autorisation à un navire de pêche de l'Union, la Commission en informe immédiatement l'État membre du pavillon.
6. Un État membre du pavillon ne peut délivrer une autorisation de pêche pour des opérations de pêche dans les eaux du Royaume-Uni qu'après avoir été informé de la décision du Royaume-Uni de délivrer une autorisation au navire de pêche de l'Union concerné.
7. Les opérations de pêche ne commencent pas tant que l'État membre du pavillon et le Royaume-Uni n'ont pas tous deux délivré une autorisation de pêche.

8. Si le Royaume-Uni informe la Commission qu'il a décidé de suspendre ou de retirer une autorisation de pêche destinée à un navire de pêche de l'Union, la Commission en informe immédiatement l'État membre du pavillon. L'État membre suspend ou retire en conséquence son autorisation de pêche pour les opérations de pêche dans les eaux du Royaume-Uni.

9. Si le Royaume-Uni informe directement l'État membre du pavillon qu'il a décidé de délivrer, de refuser, de suspendre ou de retirer une autorisation de pêche destinée à un navire de pêche de l'Union, l'État membre du pavillon en informe immédiatement la Commission. L'État membre suspend ou retire en conséquence son autorisation de pêche pour les opérations de pêche dans les eaux du Royaume-Uni.

Article 18 quinquies

Suivi

La Commission assure le suivi de la délivrance des autorisations de pêche par le Royaume-Uni pour les opérations de pêche menées par les navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni.»

2) Le titre suivant est inséré:

«TITRE III bis

OPÉRATIONS DE PÊCHE MENÉES PAR LES NAVIRES DE PÊCHE DU ROYAUME-UNI DANS LES EAUX DE L'UNION

Article 38 bis

Champ d'application

Le présent titre s'applique jusqu'au 31 décembre 2019, par dérogation au titre III, aux opérations de pêche menées par les navires de pêche du Royaume-Uni dans les eaux de l'Union.

Article 38 ter

Opérations de pêche des navires de pêche du Royaume-Uni

Les navires de pêche du Royaume-Uni peuvent mener des opérations de pêche dans les eaux de l'Union, conformément aux conditions fixées dans les règlements (UE) 2019/124 (*) et (UE) 2018/2025 (**) du Conseil établissant les possibilités de pêche.

(*) Règlement (UE) 2019/124 du Conseil du 30 janvier 2019 établissant, pour 2019, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 29 du 31.1.2019, p. 1).

(**) Règlement (UE) 2018/2025 du Conseil du 17 décembre 2018 établissant, pour 2019 et 2020, les possibilités de pêche ouvertes aux navires de pêche de l'Union pour certains stocks de poissons d'eau profonde (JO L 325 du 20.12.2018, p. 7).

Article 38 quater

Principes généraux

1. Un navire de pêche du Royaume-Uni ne mène des opérations de pêche dans les eaux de l'Union que s'il a obtenu une autorisation de pêche délivrée par la Commission. Une telle autorisation ne lui est délivrée que s'il satisfait aux critères d'admissibilité énoncés au paragraphe 2.

2. La Commission peut délivrer une autorisation de pêche aux navires de pêche du Royaume-Uni si:

- a) le navire de pêche dispose d'une licence de pêche valable délivrée par l'autorité du Royaume-Uni;
- b) le navire de pêche est inscrit par le Royaume-Uni dans un registre de la flotte accessible à la Commission;
- c) le navire de pêche et tout navire d'appui qui lui est associé appliquent le système approprié de numéro d'identification des navires de l'OMI dans la mesure où le droit de l'Union l'exige;
- d) le navire de pêche n'est pas inscrit sur une liste de navires INN adoptée par une ORGP et/ou par l'Union en vertu du règlement relatif à la pêche INN;

- e) le Royaume-Uni ne figure pas sur une liste de pays non coopérants en vertu du règlement relatif à la pêche INN ou en tant que pays autorisant des possibilités de pêche non durables en vertu du règlement (UE) n° 1026/2012;
 - f) le Royaume-Uni dispose de possibilités de pêche.
3. Un navire de pêche du Royaume-Uni autorisé à pêcher dans les eaux de l'Union respecte les règles régissant les opérations de pêche des navires de pêche de l'Union dans la zone de pêche dans laquelle il opère.

Article 38 quinquies

Procédure relative à l'obtention d'autorisations de pêche

1. Le Royaume-Uni transmet à la Commission la demande ou la liste de demandes d'autorisation pour ses navires de pêche.
2. La Commission peut demander au Royaume-Uni toute information complémentaire nécessaire pour vérifier que les conditions énoncées à l'article 38 *quater*, paragraphe 2, sont remplies.
3. Lorsqu'il est établi que les conditions prévues à l'article 38 *quater*, paragraphe 2, sont remplies, la Commission peut délivrer une autorisation de pêche et en informer le Royaume-Uni ainsi que les États membres concernés sans tarder.

Article 38 sexies

Gestion des autorisations de pêche

1. Si l'une des conditions prévues à l'article 38 *quater*, paragraphe 2, n'est plus remplie, la Commission prend les mesures appropriées, y compris modifier ou retirer l'autorisation, et en informe le Royaume-Uni et les États membres concernés.
2. La Commission peut refuser de délivrer des autorisations ou suspendre ou retirer une autorisation délivrée à un navire de pêche du Royaume-Uni dans l'un des cas suivants:
 - a) lorsqu'un changement fondamental de circonstances survient;
 - b) lorsqu'une menace grave pèse sur l'exploitation, la gestion et la conservation durables des ressources biologiques de la mer;
 - c) lorsque la prévention ou l'éradication de la pêche INN exige une telle mesure;
 - d) lorsque la Commission le juge approprié sur la base de ses conclusions résultant de ses activités de suivi conformément à l'article 18 *quinquies*;
 - e) lorsque le Royaume-Uni refuse, suspend ou retire indûment l'autorisation des navires de pêche de l'Union dans les eaux du Royaume-Uni.
3. La Commission informe immédiatement le Royaume-Uni en cas de refus, de suspension ou de retrait de l'autorisation conformément au paragraphe 2.

Article 38 septies

Clôture d'opérations de pêche

1. Lorsque les possibilités de pêche accordées au Royaume-Uni sont considérées comme épuisées, la Commission le notifie immédiatement au Royaume-Uni ainsi qu'aux autorités d'inspection compétentes des États membres. En vue d'assurer la poursuite des opérations de pêche exploitant des possibilités de pêche non épuisées qui peuvent également avoir des effets sur les possibilités de pêche épuisées, la Commission demande au Royaume-Uni de lui communiquer des mesures techniques visant à prévenir toute incidence négative sur les possibilités de pêche épuisées.
2. À compter de la date de la notification visée au paragraphe 1, les autorisations de pêche délivrées pour les navires battant le pavillon du Royaume-Uni sont considérées comme suspendues pour les opérations de pêche concernées et les navires ne sont plus autorisés à mener ces opérations de pêche.
3. Les autorisations de pêche sont considérées comme retirées lorsqu'une suspension des autorisations de pêche conformément au paragraphe 2 concerne toutes les opérations pour lesquelles elles ont été accordées.

Article 38 octies

Dépassement de quotas dans les eaux de l'Union

Lorsque la Commission établit que le Royaume-Uni a dépassé les quotas qui lui ont été attribués pour un stock ou un groupe de stocks, elle procède à des déductions sur les autres quotas attribués au Royaume-Uni. La Commission s'efforce de veiller à ce que l'ampleur de la déduction corresponde aux déductions imposées aux États membres dans des circonstances similaires.

Article 38 nonies

Contrôle et application

1. Un navire de pêche du Royaume-Uni autorisé à pêcher dans les eaux de l'Union respecte les règles de contrôle régissant les opérations de pêche des navires de pêche de l'Union dans la zone de pêche dans laquelle il opère.
2. Un navire de pêche du Royaume-Uni autorisé à pêcher dans les eaux de l'Union fournit à la Commission ou à l'organisme désigné par celle-ci et, le cas échéant, à l'État membre côtier les données que les navires de pêche de l'Union sont tenus de transmettre à l'État membre du pavillon en application du règlement relatif au contrôle.
3. La Commission ou l'organisme désigné par celle-ci transmet les données reçues conformément au paragraphe 2 à l'État membre côtier.
4. Un navire de pêche du Royaume-Uni autorisé à pêcher dans les eaux de l'Union fournit sur demande à la Commission ou à l'organisme désigné par celle-ci les rapports d'observation établis dans le cadre des programmes d'observation applicables.
5. L'État membre côtier consigne toute infraction commise par les navires de pêche du Royaume-Uni, y compris les sanctions correspondantes, dans le registre national prévu à l'article 93 du règlement relatif au contrôle.

Article 38 decies

Transferts et échanges de quotas

1. Un État membre peut engager des discussions informelles avec le Royaume-Uni et, selon les besoins, définir les contours possibles d'un transfert ou d'un échange de quotas envisagé.
2. Après notification à la Commission par l'État membre concerné, la Commission peut procéder au transfert ou à l'échange de quotas correspondant.
3. La Commission informe les États membres du transfert ou de l'échange de quotas convenu.
4. Les possibilités de pêche reçues du Royaume-Uni ou transférées au Royaume-Uni dans le cadre du transfert ou de l'échange de quotas sont considérées comme des quotas attribués à l'État membre concerné ou déduits de tels quotas à partir du moment où le transfert ou l'échange de quotas prend effet. Cette attribution ou déduction ne modifie pas la clé de répartition existante afin de répartir les possibilités de pêche entre les États membres conformément au principe de stabilité relative des activités de pêche.»

Article 2

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 est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, jusqu'au 31 décembre 2019.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas 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 la date suivant celle à laquelle les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/499 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****fixant des dispositions visant à permettre la poursuite des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours au titre du programme Erasmus+ établi par le règlement (UE) n° 1288/2013, dans le contexte du retrait du Royaume-Uni de l'Union**

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 165, paragraphe 4, et son article 166, paragraphe 4,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 advient durant la période de programmation 2014-2020 du programme Erasmus+, auquel participe le Royaume-Uni.
- (3) Le règlement (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ établit et régit le programme Erasmus+. Le présent règlement devrait établir des règles permettant la poursuite des engagements juridiques déjà pris, conformément au règlement (UE) n° 1288/2013, en ce qui concerne les activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours auxquelles participe le Royaume-Uni, après son retrait de l'Union.
- (4) À partir de la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni, le Royaume-Uni cessera d'être un pays participant au programme au sens de l'article 24, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1288/2013. Afin d'éviter que les participants actuels à Erasmus+ ne doivent interrompre leurs activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours, il convient d'adapter les règles d'éligibilité applicables aux activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation au titre du programme Erasmus+.
- (5) Aux fins de la poursuite du financement des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours à partir du budget de l'Union, la Commission et le Royaume-Uni devraient s'accorder pour permettre la réalisation de contrôles et d'audits desdites activités. Le fait que les contrôles et audits nécessaires ne puissent pas être effectués devrait être considéré comme une insuffisance grave dans le système de gestion et de contrôle.
- (6) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir permettre la poursuite des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours impliquant le Royaume-Uni qui ont débuté au plus tard à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni, 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

⁽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 (UE) n° 1288/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant «Erasmus +»: le programme de l'Union pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport et abrogeant les décisions n° 1719/2006/CE, n° 1720/2006/CE et n° 1298/2008/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 50).

prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

- (7) Eu égard au fait qu'en l'absence d'un accord de retrait ou d'une prolongation de la période de deux ans après la notification du Royaume-Uni, les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019 et eu égard à la nécessité de garantir, avant la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union, la poursuite des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation en cours au titre du programme Erasmus+, il a été considéré 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.
- (8) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et s'appliquer à compter du jour suivant celui où 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement fixe des dispositions visant à permettre la poursuite des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation, telles qu'elles sont visées aux articles 7 et 13 du règlement (UE) n° 1288/2013, qui ont lieu au Royaume-Uni ou auxquelles sont associés des entités ou des participants du Royaume-Uni et qui ont commencé au plus tard à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni.

Article 2

Éligibilité

1. Les activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation visées à l'article 1^{er} continuent d'être éligibles au financement.
2. Aux fins de l'application de toute disposition du règlement (UE) n° 1288/2013 et des actes d'exécution de ce règlement qui sont nécessaires pour donner effet au paragraphe 1, le Royaume-Uni est traité comme un État membre, sous réserve du présent règlement.

Toutefois, les représentants du Royaume-Uni ne participent pas au comité visé à l'article 36 du règlement (UE) n° 1288/2013.

Article 3

Contrôles et audits

La Commission et les autorités du Royaume-Uni s'accordent sur l'application des règles relatives aux contrôles et aux audits des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation visées à l'article 1^{er}. Les contrôles et les audits portent sur toute la période des activités de mobilité à des fins d'éducation et de formation, ainsi que leur suivi.

Le fait que les contrôles et audits nécessaires du programme Erasmus+ ne puissent pas être effectués au Royaume-Uni constitue une insuffisance grave en matière de respect des principales obligations liées à la mise en œuvre de l'engagement juridique entre la Commission et l'agence nationale du Royaume-Uni.

Article 4

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 est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas 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 la date visée au deuxième alinéa du présent article.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/500 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****établissant des mesures d'urgence dans le domaine de la coordination de la sécurité sociale à la suite du retrait du Royaume-Uni 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 48,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après cette notification, à savoir le 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de proroger ce délai.
- (2) En l'absence d'un accord de retrait ou d'une prolongation du délai de deux ans après la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union, la réglementation de l'Union en matière de coordination de la sécurité sociale prévue par les règlements (CE) n° 883/2004 ⁽²⁾ et (CE) n° 987/2009 ⁽³⁾ du Parlement européen et du Conseil cessera de s'appliquer au Royaume-Uni et sur son territoire à compter du 30 mars 2019.
- (3) En conséquence, les personnes qui, en leur qualité de citoyens de l'Union, ont légitimement exercé le droit à la libre circulation ou à la liberté d'établissement consacré aux articles 45 et 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne avant la date de retrait du Royaume-Uni de l'Union, ainsi que les membres de leur famille et leurs survivants, ne sont plus en mesure de se prévaloir des règles de l'Union en matière de coordination de la sécurité sociale en ce qui concerne leurs droits en matière de sécurité sociale sur la base des faits et événements survenus et des périodes d'assurance, d'activité salariée, d'activité non salariée ou de résidence accomplies avant la date de retrait, et faisant intervenir le Royaume-Uni. Les apatrides et les réfugiés qui sont ou ont été soumis à la législation d'un ou de plusieurs États membres et qui se trouvent ou se sont trouvés dans des situations faisant intervenir le Royaume-Uni, ainsi que les membres de leur famille et leurs survivants, seront affectés de la même façon.
- (4) Afin de parvenir à sauvegarder les droits en matière de sécurité sociale des personnes concernées, il convient que les États membres continuent d'appliquer les principes de l'Union d'égalité de traitement, de l'assimilation et de la totalisation établis par les règlements (CE) n° 883/2004 et (CE) n° 987/2009, ainsi que les règles fixées par ces règlements qui sont nécessaires pour donner effet à ces principes, en ce qui concerne les personnes couvertes, les faits ou les événements survenus et les périodes accomplies avant le retrait du Royaume-Uni de l'Union.
- (5) Le présent règlement n'a pas d'incidence sur les conventions et accords en matière de sécurité sociale existant entre le Royaume-Uni et un ou plusieurs États membres qui respectent l'article 8 du règlement (CE) n° 883/2004 et l'article 9 du règlement (CE) n° 987/2009. Le présent règlement est sans préjudice de la possibilité pour l'Union ou les États membres de prendre des mesures concernant la coopération administrative et l'échange d'informations avec les institutions compétentes du Royaume-Uni afin de donner effet aux principes du présent règlement. De plus, le présent règlement n'a pas d'incidence sur une quelconque compétence de l'Union ou des États membres pour conclure des conventions et des accords en matière de sécurité sociale avec des pays tiers ou avec le Royaume-Uni qui recouvrent la période postérieure à la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni.

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO L 166 du 30.4.2004, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 987/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale (JO L 284 du 30.10.2009, p. 1).

- (6) Le présent règlement est sans effet sur tout droit acquis ou en cours d'acquisition conformément à la législation d'un État membre durant la période précédant la date d'application du présent règlement. Pour que ces droits soient protégés et respectés, une bonne coopération est nécessaire. Il est important de garantir que des informations appropriées sont disponibles en temps utile pour les personnes concernées.
- (7) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir parvenir à l'application unilatérale uniforme des principes d'égalité de traitement, de l'assimilation et de la totalisation en matière de sécurité sociale, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison de la coordination de leur réponse, 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (8) Compte tenu du fait qu'en l'absence d'accord de retrait ou de prolongation du délai de deux ans après la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union, les traités cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni à compter du 30 mars 2019, et compte tenu de la nécessité d'assurer la sécurité juridique, il a été considéré 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.
- (9) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et devrait s'appliquer à partir du jour suivant la date à laquelle 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 883/2004 et à l'article 1^{er} du règlement (CE) n° 987/2009 sont applicables.

Article 2

Champ d'application personnel

Le présent règlement s'applique aux personnes suivantes:

- a) les ressortissants d'un État membre, les apatrides et les réfugiés qui sont ou ont été soumis à la législation d'un ou de plusieurs États membres et qui se trouvent ou se sont trouvés dans une situation faisant intervenir le Royaume-Uni avant la date d'application du présent règlement, ainsi que les membres de leur famille et leurs survivants;
- b) les ressortissants du Royaume-Uni qui sont ou ont été soumis à la législation d'un ou de plusieurs États membres avant la date d'application du présent règlement, ainsi que les membres de leur famille et leurs survivants.

Article 3

Champ d'application matériel

Le présent règlement s'applique à toutes les branches de la sécurité sociale prévues à l'article 3 du règlement (CE) n° 883/2004.

Article 4

Égalité de traitement

Le principe de l'égalité de traitement prévu à l'article 4 du règlement (CE) n° 883/2004 s'applique aux personnes visées à l'article 2 du présent règlement, en ce qui concerne toute situation survenue avant la date d'application du présent règlement.

*Article 5***Assimilation et totalisation**

1. Le principe de l'assimilation prévu à l'article 5 du règlement (CE) n° 883/2004 s'applique aux prestations ou aux revenus acquis et aux faits ou événements survenus au Royaume-Uni avant la date d'application du présent règlement.
2. Le principe de la totalisation prévu à l'article 6 du règlement (CE) n° 883/2004 s'applique aux périodes d'assurance, d'activité salariée, d'activité non salariée ou de résidence au Royaume-Uni accomplies avant la date d'application du présent règlement.
3. Toute autre disposition du règlement (CE) n° 883/2004 et du règlement (CE) n° 987/2009 nécessaire pour donner effet aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article est applicable.

*Article 6***Relations avec d'autres instruments de coordination**

1. Le présent règlement est sans préjudice des conventions et accords en matière de sécurité sociale existant entre le Royaume-Uni et un ou plusieurs États membres qui respectent l'article 8 du règlement (CE) n° 883/2004 et l'article 9 du règlement (CE) n° 987/2009.
2. Le présent règlement est sans préjudice des conventions et accords en matière de sécurité sociale conclus entre le Royaume-Uni et un ou plusieurs États membres après le jour auquel les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne et qui recouvrent la période précédant la date d'application du présent règlement, à condition que ces conventions et accords donnent effet aux principes énoncés à l'article 5, paragraphes 1 et 2, du présent règlement, qu'ils appliquent les dispositions visées à l'article 5, paragraphe 3, du présent règlement, qu'ils se fondent sur les principes du règlement (CE) n° 883/2004 et qu'ils soient conformes à son esprit.

*Article 7***Rapport**

Un an après la date d'application du présent règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Ce rapport aborde, en particulier, les problèmes pratiques rencontrés par les personnes concernées, notamment ceux découlant du manque de continuité de la coordination des systèmes de sécurité sociale.

*Article 8***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 est applicable à partir du jour suivant la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas 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 la date d'application du présent règlement.

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

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/502 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien 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 100, paragraphe 2,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ établit les conditions d'octroi de la licence d'exploitation de l'Union aux transporteurs aériens et consacre la liberté de fournir des services aériens intra-UE.
- (3) En l'absence de dispositions particulières, le retrait du Royaume-Uni de l'Union 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 le règlement (CE) n° 1008/2008 en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et les 27 États membres restants.
- (4) Il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs titulaires d'une licence du Royaume-Uni de fournir des services de transport aérien entre le territoire de ce dernier et les 27 États membres restants. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et les 27 États membres restants, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi par le Royaume-Uni de droits équivalents aux transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'Union et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.
- (5) Afin de refléter son caractère temporaire, l'application du présent règlement devrait être limitée à une courte période, sans préjudice de la négociation et de l'entrée en vigueur éventuelles d'un futur accord couvrant la fourniture de services aériens avec le Royaume-Uni, auquel l'Union serait partie. La Commission devrait, sur sa recommandation, être autorisée dès que possible à négocier un accord global de transport aérien avec le Royaume-Uni. Un tel accord devrait être négocié et conclu sans tarder.
- (6) Afin de maintenir des niveaux de connectivité mutuellement bénéfiques, des accords de coopération commerciale, tels que le partage de codes, devraient être prévus tant pour les transporteurs aériens du Royaume-Uni que pour les transporteurs aériens de l'Union, conformément au principe de la réciprocité.

⁽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° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

- (7) Au vu des circonstances uniques et exceptionnelles qui rendent nécessaire l'adoption du présent règlement et conformément aux traités, il convient que l'Union exerce temporairement la compétence partagée concernée qui lui est attribuée au titre des traités. Tout effet du présent règlement sur la répartition des compétences entre l'Union et les États membres devrait toutefois être strictement limité dans le temps. La compétence exercée par l'Union devrait par conséquent l'être uniquement au regard de la période d'application du présent règlement. Dès lors, la compétence partagée ainsi exercée cessera d'être exercée par l'Union aussitôt que le présent règlement cessera de s'appliquer. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres exerceront donc à nouveau leur compétence à partir de ce moment. De plus, il est rappelé que, conformément au protocole n° 25 sur l'exercice des compétences partagées, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le champ d'application de l'exercice de compétence de l'Union dans le présent règlement ne couvre que les éléments régis par le présent règlement et ne couvre donc pas tout le domaine. Les compétences respectives de l'Union et des États membres en ce qui concerne la conclusion d'accords internationaux dans le domaine du transport aérien doivent être définies conformément aux traités et en tenant compte de la législation pertinente de l'Union.
- (8) Conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, afin de conserver une licence d'exploitation en cours de validité, les transporteurs aériens de l'Union doivent notamment respecter à tout moment les exigences de propriété et de contrôle établies dans ledit règlement. Si le retrait du Royaume-Uni de l'Union a lieu en l'absence de l'accord de retrait, certains transporteurs aériens de l'Union rencontreront probablement des difficultés à respecter ces exigences à partir de la date de retrait. Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures d'urgence. Conformément aux principes d'égalité de traitement et de proportionnalité, ces mesures devraient se limiter à ce qui est strictement nécessaire pour résoudre les problèmes résultant d'un retrait désordonné du Royaume-Uni de l'Union. Compte tenu de ces mêmes principes, il est également nécessaire de mettre en place des mécanismes permettant une surveillance étroite des progrès réalisés en vue du respect des exigences de propriété et de contrôle et le retrait, lorsque cela se justifie, de la licence d'exploitation. Afin d'éviter toute cessation abrupte des opérations et de permettre notamment le rapatriement des passagers affectés, la révocation d'une licence d'exploitation non-conforme, si aucun plan approprié contenant des mesures correctives n'a été présenté, devrait prendre effet deux semaines après la décision de révocation.
- (9) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres de délivrer des autorisations d'exploitation pour les services aériens réguliers de transporteurs aériens de l'Union dans l'exercice des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni, à l'image des situations survenant dans le cadre d'accords internationaux. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres ne devraient pas introduire de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union.
- (10) La Commission et les États membres devraient résoudre les problèmes qui pourraient affecter les schémas actuels de répartition du trafic aérien du fait du retrait du Royaume-Uni de l'Union. Des mesures adéquates devraient notamment être prises afin de garantir le plein respect de ces schémas et de permettre une transition aussi ordonnée que possible afin d'éviter des perturbations pour les passagers et les entreprises dans l'Union.
- (11) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de mesures visant à garantir un degré équitable de réciprocité entre les droits unilatéralement accordés par l'Union aux transporteurs aériens du Royaume-Uni et par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union, et à assurer que la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux du Royaume-Uni pour la fourniture de services aériens se déroule dans des conditions équitables. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾. Au vu de leurs conséquences potentielles pour la connectivité aérienne des États membres, la procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent. De tels cas dûment justifiés pourraient se présenter lorsque le Royaume-Uni n'octroie pas de droits équivalents à des transporteurs aériens de l'Union et cause ainsi un déséquilibre manifeste, ou lorsque des conditions de concurrence moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transports aériens au titre du présent règlement mettent en péril la viabilité économique de transporteurs aériens de l'Union.
- (12) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni en cas d'absence d'un accord de retrait, 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (13) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement ni dans les références faites au Royaume-Uni dans ce texte.
- (14) Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne concernant la souveraineté sur le territoire sur lequel est situé l'aéroport de Gibraltar.
- (15) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer, en principe, à compter du jour suivant la date à laquelle les traités cesseront 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. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, certaines dispositions devraient s'appliquer dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit un ensemble de mesures temporaires régissant le transport aérien 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.

Article 2

Exercice de compétence

1. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est limité à la période d'application du présent règlement, telle qu'elle est définie à l'article 16, paragraphe 4. Après la fin de cette période, l'Union cesse immédiatement d'exercer ladite compétence et les États membres exercent de nouveau leur compétence conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
2. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de droits de trafic dans toute négociation, signature ou conclusion en cours ou à venir d'accords internationaux concernant les services aériens avec tout autre pays tiers, et avec le Royaume-Uni pour la période après que le présent règlement aura cessé de s'appliquer.
3. L'exercice de la compétence de l'Union visée au paragraphe 1 couvre uniquement les éléments régis par le présent règlement.
4. Le présent règlement est sans préjudice des compétences respectives de l'Union et des États membres dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne des éléments autres que ceux régis par le présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «transport aérien»: le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
- 2) «transport aérien international»: une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 3) «transporteur aérien de l'Union»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008;
- 4) «transporteur aérien du Royaume-Uni»: un transporteur aérien qui:
 - a) a son établissement principal au Royaume-Uni; et

- b) remplit l'une des deux conditions suivantes:
- i) le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires; ou
 - ii) des États membres de l'Union et/ou des ressortissants d'États membres de l'Union et/ou d'autres États membres de l'Espace économique européen et/ou des ressortissants de ces États, quelle que soit la combinaison, séparément ou conjointement avec le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni, détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires;
- c) dans le cas visé au point b) ii), était titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 le jour précédant le premier jour d'application du présent règlement figurant à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa;
- 5) «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:
- a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- 6) «droit de la concurrence»: droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien:
- a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou pour effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens;
 - 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 aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- 7) «subvention»: toute contribution financière accordée à un transporteur aérien ou à un aéroport 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, la reprise de passif, par exemple sous forme de garanties de prêts, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) l'abandon ou le non-recouvrement de 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 dans le cas où un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verserait la même contribution financière;
- 8) «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 au contrôle juridictionnel;

- 9) «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 aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- 10) «service de transport aérien régulier»: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
 - b) il est exploité de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:
 - i) soit selon un horaire publié,
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 11) «service de transport aérien non régulier»: un service de transport aérien commercial effectué autrement qu'un service aérien régulier;
- 12) «territoire de l'Union»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres auxquels 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, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 13) «territoire du Royaume-Uni»: le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale du Royaume-Uni et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 14) «convention de Chicago»: la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 4

Droits de trafic

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement:
- a) survoler le territoire de l'Union sans y atterrir;
 - b) effectuer des escales sur le territoire de l'Union à des fins non commerciales, au sens de la convention de Chicago;
 - c) exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers de passagers, des services combinés de passagers et de fret et des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire du Royaume-Uni et l'autre sur le territoire de l'Union;
 - d) pendant un délai maximum de cinq mois courant à compter du premier jour d'application indiqué à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers pour des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire de l'Union et l'autre sur le territoire d'un pays tiers, dans le cadre de services dont le point d'origine ou de destination est situé sur le territoire du Royaume-Uni. La capacité saisonnière totale à fournir par des transporteurs du Royaume-Uni pour ces services n'excède pas le nombre total de fréquences exploitées par ces transporteurs pour ces services au cours des saisons d'hiver et d'été IATA de l'année 2018, respectivement, pro rata temporis;
 - e) pendant un délai maximum de sept mois courant à compter du premier jour d'application visé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, continuer de fournir des services aériens réguliers sur des liaisons soumises à des obligations de service public lorsque le droit d'exploitation a été accordé conformément aux articles 16 et 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 avant la date d'application du présent règlement et sous réserve du respect des conditions applicables à ces services en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008.
2. Les États membres utilisent la période visée au paragraphe 1, point e), pour prendre les mesures requises afin de garantir que les services publics considérés comme nécessaires seront maintenus après l'expiration de ladite période, conformément aux articles 16 et 17 du règlement (CE) n° 1008/2008.
3. 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 pour la période au cours de laquelle le présent règlement est applicable. Pour cette période, ils n'accordent pas non plus aux transporteurs aériens du Royaume-Uni d'autres droits, en matière de transport aérien, que ceux octroyés par le présent règlement.

*Article 5***Accords de coopération commerciale**

1. Des services de transport aérien visés à l'article 4 du présent règlement peuvent être fournis dans le cadre d'accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, dans les conditions ci-après:
 - a) Le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur contractuel avec tout transporteur effectif qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur effectif d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question.
 - b) Le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur effectif avec tout transporteur contractuel qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur contractuel d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de route nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de route au titre de l'accord en question.
2. Le recours à un accord de coopération commerciale, que ce soit en qualité de transporteur effectif ou de transporteur contractuel, ne permet en aucun cas à un transporteur aérien du Royaume-Uni d'exercer des droits autres que ceux prévus à l'article 4, paragraphe 1.
3. Les droits octroyés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du paragraphe 1 ne s'entendent en aucun cas comme conférant à des transporteurs aériens d'un pays tiers de quelconques droits autres que ceux dont ils jouissent au titre du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés.
4. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions fixées au présent article ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

*Article 6***Location d'aéronef**

1. Dans l'exercice des droits visés à l'article 4, paragraphe 1, un transporteur aérien du Royaume-Uni peut fournir des services de transport aérien en utilisant ses propres aéronefs et dans tous les cas suivants:
 - a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès d'un quelconque loueur;
 - b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un autre transporteur aérien du Royaume-Uni;
 - c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un transporteur aérien d'un pays autre que le Royaume-Uni, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.
2. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions qui y sont établies ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

*Article 7***Traitement des licences d'exploitation au regard des exigences en matière de propriété et de contrôle**

1. Par dérogation à l'article 8 du règlement (CE) n° 1008/2008, lorsqu'un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un État membre autre que le Royaume-Uni cesse de satisfaire aux exigences énoncées à l'article 4, point f), dudit règlement (ci-après dénommées «exigences en matière de propriété et de contrôle») du fait du retrait du Royaume-Uni de l'Union, le non-respect de ces exigences est sans effet sur la validité de la licence d'exploitation jusqu'à la fin d'une période de six mois à compter du premier jour d'application visé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, du présent règlement, sous réserve que les conditions établies aux paragraphes 2 à 5 du présent article soient remplies.

2. Dans les deux semaines qui suivent l'entrée en vigueur du présent règlement, le transporteur aérien présente un plan contenant des mesures correctives à l'autorité compétente pour l'octroi des licences. Ce plan établit, de manière exhaustive et précise, les mesures prévues pour que les exigences en matière de propriété et de contrôle soient pleinement respectées au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1 du présent article. Si le transporteur aérien n'a pas présenté un tel plan dans le délai imparti, l'autorité compétente pour l'octroi des licences, après avoir donné au transporteur aérien concerné l'occasion de faire valoir son point de vue, retire la licence d'exploitation immédiatement, mais au plus tôt à la date visée à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, et en informe la Commission. Ce retrait prend effet deux semaines après que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a arrêté sa décision, mais au plus tôt à la date visée à l'article 16, paragraphe 2. L'autorité compétente pour l'octroi des licences notifie sa décision au transporteur aérien et en informe la Commission.
3. Lorsque le transporteur aérien concerné a présenté un plan contenant des mesures correctives dans le délai visé au paragraphe 2, l'autorité compétente pour l'octroi des licences évalue, dans les deux mois suivant la réception du plan, si les mesures qui y sont prévues sont susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, et s'il est probable que le transporteur aérien les aura mises en œuvre à cette date. L'autorité compétente pour l'octroi des licences informe le transporteur aérien et la Commission des résultats de son évaluation.
4. Lorsque, après avoir donné au transporteur aérien concerné la possibilité de faire valoir son point de vue, l'autorité compétente pour l'octroi des licences conclut que les mesures prévues dans le plan ne sont pas susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, ou lorsqu'il paraît peu probable que le transporteur aérien concerné aura mis en œuvre ces mesures à cette date, elle retire immédiatement la licence d'exploitation. Ce retrait prend effet deux semaines après que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a arrêté sa décision. L'autorité compétente pour l'octroi des licences notifie sa décision au transporteur aérien et en informe la Commission.
5. Lorsque l'autorité compétente pour l'octroi des licences estime que les mesures prévues dans le plan sont susceptibles de parvenir au plein respect des exigences en matière de propriété et de contrôle au plus tard le premier jour suivant la période visée au paragraphe 1, et qu'il apparaît probable que le transporteur aérien aura mis en œuvre ces mesures à cette date, elle surveille étroitement et en permanence la mise en œuvre du plan et informe régulièrement la Commission de ses conclusions.
6. Au terme de la période visée au paragraphe 1, l'autorité compétente pour l'octroi des licences décide si le transporteur aérien respecte pleinement les exigences en matière de propriété et de contrôle. Si l'autorité compétente pour l'octroi des licences, après avoir donné au transporteur aérien concerné la possibilité de faire connaître son point de vue, décide que le transporteur aérien ne respecte pas pleinement les exigences en matière de propriété et de contrôle, elle retire la licence d'exploitation à compter du premier jour suivant la période visée au paragraphe 1.
7. Lorsque, après avoir donné à l'autorité compétente pour l'octroi des licences et au transporteur aérien concerné la possibilité de faire connaître leur point de vue, la Commission constate que l'autorité compétente pour l'octroi des licences a omis de retirer la licence d'exploitation concernée, alors que ce retrait est requis en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 6, du présent article, la Commission, conformément à l'article 15, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 1008/2008, demande à l'autorité compétente pour l'octroi des licences de retirer la licence d'exploitation. Les troisième et quatrième alinéas du paragraphe 3 de l'article 15 dudit règlement s'appliquent.
8. Le présent article est sans préjudice de l'application d'autres dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008.

Article 8

Équivalence des droits

1. La Commission contrôle les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union et les conditions de leur exercice.
2. Si la Commission considère que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union ne sont pas, de jure ou de facto, équivalents à ceux accordés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs de l'Union, elle adopte sans tarder, afin de rétablir l'équivalence, des actes d'exécution pour:
 - a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
 - b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation; ou
 - c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de défaut grave d'équivalence aux fins du paragraphe 2, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

Article 9

Concurrence loyale

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de l'Union et les aéroports de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs aériens du Royaume-Uni et les aéroports du Royaume-Uni pour la fourniture des services de transport aérien couverts par le présent règlement.

2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées au paragraphe 3 du présent article, ces conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni, la Commission adopte sans tarder, afin de remédier à cette situation, des actes d'exécution pour:

- a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
- b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation de certains ou de l'ensemble des transporteurs aériens du Royaume-Uni; ou
- c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de menace pesant sur la viabilité économique d'une ou plusieurs activités de transporteurs aériens de l'Union, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 sont adoptés, sous réserve des conditions visées audit paragraphe, pour 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 ou des droits des passagers 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) toute forme de discrimination à l'égard des transporteurs aériens de l'Union.

4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni, aux transporteurs aériens du Royaume-Uni ou aux aéroports du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni, le transporteur aérien du Royaume-Uni ou l'aéroport du Royaume-Uni 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.

5. Le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ ne s'applique pas aux questions relevant du champ d'application du présent règlement.

Article 10

Autorisation d'exploitation

1. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière de sécurité aérienne, pour exercer les droits que leur confère l'article 4, les transporteurs aériens du Royaume-Uni sont tenus d'obtenir une autorisation d'exploitation de chaque État membre dans lequel ils souhaitent opérer.

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

2. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, l'État membre concerné accorde l'autorisation d'exploitation appropriée sans retard injustifié, pour autant que:
- le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation du Royaume-Uni; et
 - le Royaume-Uni exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur, l'autorité compétente soit clairement identifiée et le transporteur aérien du Royaume-Uni détienne un certificat de transporteur aérien délivré par ladite autorité.
3. Sans préjudice de la nécessité de prévoir un délai suffisant pour effectuer les évaluations nécessaires, les transporteurs aériens du Royaume-Uni ont le droit de présenter leurs demandes d'autorisation d'exploitation dès le jour d'entrée en vigueur du présent règlement. Les États membres sont compétents pour approuver ces demandes à compter de cette date, sous réserve que les conditions de cette approbation soient remplies. Toutefois, toute autorisation ainsi accordée ne prend effet que le premier jour d'application fixé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa.

Article 11

Plans d'exploitation, programmes et horaires

- Les transporteurs aériens du Royaume-Uni soumettent les plans d'exploitation, les programmes et les horaires des services aériens aux autorités compétentes de chaque État membre concerné pour approbation. Toute soumission doit avoir lieu au moins 30 jours avant le début des opérations.
- Sous réserve de l'article 10, les plans d'exploitation, les programmes et les horaires de la saison IATA en cours le premier jour d'application du présent règlement fixé à l'article 16, paragraphe 2, premier alinéa, et ceux de la première saison suivante peuvent être soumis, et approuvés, avant cette date.
- Le présent règlement n'empêche pas les États membres de délivrer des autorisations pour l'exploitation de services aériens réguliers par des transporteurs de l'Union dans le cadre des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres n'introduisent pas de discrimination entre les transporteurs de l'Union.

Article 12

Refus, retrait, suspension et limitation d'autorisation

- Les États membres refusent ou, le cas échéant, retirent ou suspendent l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni lorsque:
 - le transporteur aérien ne peut être considéré comme un transporteur aérien du Royaume-Uni au sens du présent règlement; ou
 - les conditions visées à l'article 10, paragraphe 2, ne sont pas remplies.
- Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions ses opérations dans l'une quelconque des situations suivantes:
 - les exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté ne sont pas respectées;
 - les exigences applicables qui concernent l'entrée ou l'exploitation sur le territoire de l'État membre concerné des aéronefs assurant des services de transport aérien, ou leur sortie dudit territoire, ne sont pas respectées;
 - les exigences applicables qui concernent l'entrée ou les activités sur le territoire de l'État membre concerné, ou la sortie de ce territoire, de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de fret et/ou de courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) ne sont pas respectées.
- Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions leurs opérations, lorsque la Commission le requiert en application de l'article 8 ou 9.
- Les États membres informent la Commission et les autres États membres de toute décision de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni en application des paragraphes 1 et 2, sans retard injustifié.

*Article 13***Certificats et licences**

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par le Royaume-Uni et toujours en cours de validité sont reconnus comme valables par les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport aérien par des transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, pour autant que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en application et conformément, à tout le moins, aux normes internationales pertinentes établies par la convention de Chicago.

*Article 14***Consultation et coopération**

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard injustifié, toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre des articles 8 et 9.

*Article 15***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) n° 1008/2008. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.

*Article 16***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.

Toutefois, l'article 7, l'article 10, paragraphe 3, et l'article 11, paragraphe 2, sont applicables à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le présent règlement ne s'applique pas 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 la date visée au paragraphe 2, premier alinéa.
4. Le présent règlement cesse de s'appliquer à la plus proche des deux dates suivantes:
 - a) la date à laquelle un accord global régissant la fourniture de services de transport aérien avec le Royaume-Uni, auquel l'Union est partie, entre en vigueur ou, le cas échéant, est appliqué à titre provisoire; ou
 - b) le 30 mars 2020.

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

RÈGLEMENT (UE) 2019/503 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****concernant certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire eu égard au retrait du Royaume-Uni 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,

après consultation du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 prolonger ce délai.
- (2) Dans le domaine du transport ferroviaire, les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les certificats et les agréments peuvent être palliées par l'adoption de diverses mesures par les opérateurs concernés. Parmi ces mesures figure le fait pour les opérateurs de s'établir dans l'un des États membres restants et d'y obtenir les licences et certificats appropriés.
- (3) Des accords spécifiques, tels que prévus à l'article 14 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, seraient nécessaires pour résoudre directement les problèmes relatifs aux services et aux infrastructures ferroviaires transfrontaliers, ce qui permettrait d'assurer la continuité de ces services et de minimiser les perturbations. Conformément à cette directive, de tels accords garantiraient également une réciprocité dans le traitement des entreprises établies dans l'Union et au Royaume-Uni utilisant des infrastructures transfrontalières.
- (4) La conclusion de tels accords entre les États membres concernés et le Royaume-Uni ne sera possible qu'une fois que celui-ci sera devenu un pays tiers. En particulier, l'application des règles de sécurité de l'Union au tunnel sous la Manche incombe actuellement à une commission intergouvernementale, créée en vertu du traité de Canterbury signé le 12 février 1986, qui, dans le domaine de la sécurité, profite des conseils prodigués par l'autorité de sécurité du tunnel sous la Manche. Le système établi par ledit traité devra être adapté en tenant compte du statut de pays tiers du Royaume-Uni. En particulier, la responsabilité du tronçon du tunnel sous la Manche situé sur le territoire français devrait être placée sous le contrôle exclusif d'une autorité compétente au sens de l'article 3, paragraphe 7, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, afin de veiller à ce que le droit de l'Union soit appliqué sur ce tronçon du tunnel. Aux fins d'exercer du mieux possible sa mission et de faciliter la cohérence des décisions, cette autorité compétente peut toutefois, eu égard aux caractéristiques communes du tunnel des deux côtés de la frontière, tenir compte des avis d'un organisme binational institué en vertu d'un accord entre les deux pays, tel que l'autorité de sécurité du tunnel sous la Manche établie par le traité de Canterbury, qui conseille la commission intergouvernementale, ou mettre en place d'autres modes de coopération avec les autorités responsables du tronçon du tunnel situé sur le territoire britannique.

⁽¹⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 mars 2019.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

- (5) Les mesures contenues dans le présent règlement sont soumises à la condition que des normes et procédures de sécurité, des conditions d'accès à l'exploitation en tant qu'entreprise ferroviaire ainsi que des exigences pour la conduite d'un train identiques aux exigences de l'Union soient appliquées à l'infrastructure utilisée pour assurer la connectivité ferroviaire transfrontalière avec le Royaume-Uni, de même qu'aux entreprises qui exploitent les trains sur cette infrastructure et aux conducteurs qui y circulent.
- (6) Afin de permettre aux parties concernées de conclure les accords nécessaires et de prendre toute autre mesure indispensable pour prévenir les perturbations, compte tenu du statut de pays tiers du Royaume-Uni, il est nécessaire de proroger la validité de certains certificats, agréments et licences.
- (7) La durée de la prorogation de la validité des certificats, agréments et licences devrait être limitée dans le temps à ce qui est strictement nécessaire pour permettre aux États membres concernés de prendre les mesures nécessaires, conformément aux dispositions énoncées dans la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾, la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ et la directive 2012/34/UE.
- (8) Afin d'éviter toute perturbation grave des services ferroviaires transfrontaliers avec le Royaume-Uni, il est également essentiel que les opérateurs ferroviaires et les autorités nationales prennent rapidement les mesures requises pour que les certificats, agréments et licences relevant du présent règlement soient délivrés en temps utile avant que celui-ci ne cesse de s'appliquer, et que les autres certificats, agréments et licences nécessaires pour opérer sur le territoire de l'Union soient délivrés avant la date de retrait du Royaume-Uni.
- (9) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission concernant le retrait de l'avantage conféré aux titulaires des certificats, des agréments et des licences lorsque le respect des exigences de l'Union n'est pas garanti. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾. Il convient d'avoir recours à la procédure d'examen pour l'adoption de ces mesures, compte tenu de leur incidence potentielle sur la sécurité ferroviaire. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent.
- (10) Compte tenu de l'urgence résultant du retrait du Royaume-Uni de l'Union, il est apparu 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.
- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en place de mesures provisoires régissant certains aspects de la sécurité et des connexions ferroviaires au regard du retrait du Royaume-Uni de l'Union, en cas d'absence d'un accord de retrait, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension 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 tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'exécède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et devraient s'appliquer à partir du jour suivant celui auquel les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des dispositions particulières, eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé «Royaume-Uni») de l'Union européenne, pour certains certificats de sécurité et agréments de sécurité délivrés en vertu de la directive 2004/49/CE, certaines licences de conducteurs de train délivrées en vertu de la directive 2007/59/CE et certaines licences d'entreprises ferroviaires délivrées en vertu de la directive 2012/34/UE.

⁽⁴⁾ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

2. Le présent règlement s'applique aux certificats, agréments et licences suivants qui sont en cours de validité le jour précédant la date d'application du présent règlement:

- a) les agréments de sécurité délivrés au titre de l'article 11 de la directive 2004/49/CE aux gestionnaires de l'infrastructure pour la gestion et l'exploitation d'infrastructures transfrontalières reliant l'Union et le Royaume-Uni;
- b) les certificats de sécurité délivrés au titre de l'article 10 de la directive 2004/49/CE à des entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni;
- c) les licences délivrées au titre du chapitre III de la directive 2012/34/UE à des entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni;
- d) les licences de conducteurs de train délivrés conformément à la procédure visée à l'article 14 de la directive 2007/59/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes des directives 2004/49/CE, 2007/59/CE et 2012/34/UE et des actes d'exécution adoptés en vertu de ces directives s'appliquent. Aux fins du présent règlement, les définitions correspondantes de la directive (UE) 2016/798 et de tout acte délégué et d'exécution adopté en vertu de ladite directive s'appliquent à compter de la date à laquelle ladite directive devient applicable aux agréments et certificats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points a) et b).

Article 3

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

1. Les agréments de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), et les certificats de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement. Les certificats de sécurité visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point b), ne sont valables qu'aux fins de rejoindre, au départ du Royaume-Uni, les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement ou de quitter, pour se rendre au Royaume-Uni, ces mêmes gares et terminaux.
2. Les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement. Par dérogation à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, ces licences ne sont valables que sur le territoire situé entre les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.
3. Les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point d), demeurent valables pendant neuf mois à compter de la date d'application du présent règlement pour les conducteurs de train circulant sur le territoire situé entre les gares frontières et les terminaux visés à l'annexe du présent règlement et le Royaume-Uni.

Article 4

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

1. Les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences régis par l'article 3 du présent règlement sont soumis aux règles qui leur sont applicables conformément à la directive 2004/49/CE, à la directive (UE) 2016/798 à compter de la date à laquelle elle devient applicable auxdits agréments, à la directive 2012/34/UE et à la directive 2007/59/CE, et conformément aux actes d'exécution et délégués adoptés en vertu desdites directives.
2. Les titulaires des certificats de sécurité, des agréments de sécurité et des licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, et, le cas échéant, l'autorité les délivrant si elle est différente de l'autorité nationale de sécurité du territoire sur lequel se trouve l'infrastructure dans l'Union et dont dépendent les gares frontières et les terminaux énumérés dans l'annexe coopèrent avec ladite autorité nationale de sécurité et lui remettent l'ensemble des informations et documents pertinents.

3. Lorsque des informations ou documents n'ont pas été fournis dans les délais fixés dans les demandes formulées par l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 2 du présent article, la Commission peut, sur notification de l'autorité nationale de sécurité, adopter des actes d'exécution pour retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2.

4. Les titulaires des certificats de sécurité, des agréments de sécurité et des licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points a), b) et d), du présent règlement informent sans tarder la Commission et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de toute mesure prise par d'autres autorités de sécurité compétentes susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement, de la directive 2004/49/CE, de la directive 2007/59/CE ou de la directive (UE) 2016/798.

Les titulaires des licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), informent sans tarder la Commission de toute mesure prise par d'autres autorités compétentes susceptible d'entrer en conflit avec leurs obligations au titre du présent règlement ou de la directive 2012/34/UE.

5. Avant de retirer les avantages conférés en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps voulu l'autorité nationale de sécurité visée au paragraphe 2 du présent article, l'autorité ayant délivré les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, ainsi que les titulaires desdits certificats, agréments et licences de son intention de procéder à ce retrait et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue.

6. En ce qui concerne les licences visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), les références faites à une autorité nationale de sécurité aux fins des paragraphes 1 à 5 du présent article s'entendent comme des références à une autorité responsable des licences au sens de l'article 3, point 15, de la directive 2012/34/UE.

Article 5

Contrôle du respect du droit de l'Union

1. L'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, contrôle les normes de sécurité ferroviaire appliquées aux entreprises ferroviaires établies au Royaume-Uni utilisant les infrastructures transfrontalières visées à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point a), et appliquées auxdites infrastructures transfrontalières. En outre, l'autorité nationale de sécurité vérifie que les gestionnaires de l'infrastructure respectent les exigences de sécurité prévues par le droit de l'Union et que les conducteurs de train opérant sur le territoire de son ressort satisfont aux exigences visées dans les dispositions pertinentes du droit de l'Union. L'autorité nationale de sécurité présente à la Commission et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer des rapports à cet égard, qui sont accompagnés, s'il y a lieu, d'une recommandation à la Commission d'agir conformément au paragraphe 2 du présent article.

L'autorité responsable des licences visée à l'article 4, paragraphes 2 et 6, du présent règlement vérifie que les exigences énoncées aux articles 19 à 22 de la directive 2012/34/UE continuent d'être respectées en ce qui concerne les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence octroyée par le Royaume-Uni visée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, point c), du présent règlement.

2. Lorsque la Commission a des doutes justifiés sur la conformité des normes de sécurité appliquées à l'exploitation des services ferroviaires transfrontaliers ou des infrastructures relevant du champ d'application du présent règlement ou de la partie desdites infrastructures qui est située au Royaume-Uni avec les dispositions pertinentes du droit de l'Union, elle adopte, sans retard indu, des actes d'exécution visant à retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2. Cela s'applique mutatis mutandis lorsque la Commission a des doutes justifiés sur l'application des conditions posées pour qu'une entreprise ferroviaire ou un conducteur de train puisse obtenir une licence.

3. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, l'autorité nationale de sécurité ou l'autorité compétente responsable des licences, visées respectivement à l'article 4, paragraphes 2 et 6, peut demander des informations aux autorités compétentes concernées, en fixant un délai raisonnable. Lorsque ces autorités compétentes ne fournissent pas les informations demandées dans le délai fixé ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut, sur notification de l'autorité nationale de sécurité ou de l'autorité responsable des licences visée, selon le cas, à l'article 4, paragraphe 2 ou 6, adopter des actes d'exécution visant à retirer l'avantage conféré au titulaire en vertu de l'article 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 7, paragraphe 2.

4. Avant de retirer les avantages conférés en vertu de l'article 3, la Commission informe en temps voulu l'autorité nationale de sécurité visée à l'article 4, paragraphe 2, l'autorité ayant délivré les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et les licences visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, les titulaires desdits certificats, agréments et licences ainsi que l'autorité nationale de sécurité et l'autorité responsable des licences du Royaume-Uni de son intention de procéder à ce retrait et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue.

*Article 6***Consultation et coopération**

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard indu, toute information obtenue en vertu du paragraphe 1 ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre du présent règlement.

*Article 7***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ ainsi que par le comité visé à l'article 62 de la directive 2012/34/UE. Lesdits comités sont des comités au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique, en liaison avec son article 5.

*Article 8***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du jour suivant celui où les traités cessent d'être applicables au Royaume-Uni en application de l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.
3. Le présent règlement ne s'applique pas 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 la date visée au paragraphe 2.
4. Le présent règlement cesse de s'appliquer neuf mois à compter du jour où il devient applicable conformément au paragraphe 2.

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

⁽⁷⁾ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

ANNEXE

Les gares frontières et les terminaux visés aux articles 3 et 4 sont les suivants:

1. IRLANDE

Dún Dealgan/Dundalk

2. FRANCE

Calais-Fréthun

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2019/504 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 19 mars 2019

modifiant la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique et le règlement (UE) 2018/1999 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat en raison du 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 192, paragraphe 1, et son article 194, paragraphe 2,

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 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié 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 le 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) L'accord de retrait convenu entre les négociateurs fixe les modalités d'application des dispositions du droit de l'Union au Royaume-Uni après la date à laquelle les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et sur son territoire. Si cet accord entre en vigueur, la directive (UE) 2018/2002 ⁽³⁾, modifiant la directive 2012/27/UE ⁽⁴⁾ du Parlement européen et du Conseil, et le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ s'appliqueront au Royaume-Uni et sur son territoire pendant la période de transition conformément audit accord et cesseront de s'appliquer à l'issue de cette période.
- (3) L'article 3, paragraphe 5, de la directive 2012/27/UE, qui a été introduit par la directive (UE) 2018/2002, fait obligation aux États membres de fixer les contributions indicatives nationales en matière d'efficacité énergétique en vue d'atteindre les objectifs de l'Union en matière d'efficacité énergétique d'au moins 32,5 % pour 2030. Lorsqu'ils fixent lesdites contributions, les États membres doivent prendre en compte la consommation d'énergie de l'Union en 2030 pour ce qui est de l'énergie primaire et/ou finale.
- (4) L'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) 2018/1999 fait obligation aux États membres de tenir compte de la consommation d'énergie de l'Union en 2030 pour ce qui est de l'énergie primaire et/ou finale dans

⁽¹⁾ Avis du 23 janvier 2019 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 14 février 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 mars 2019.

⁽³⁾ Directive (UE) 2018/2002 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 modifiant la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique (JO L 328 du 21.12.2018, p. 210).

⁽⁴⁾ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

la fixation de leur contribution indicative nationale en matière d'efficacité énergétique en vue d'atteindre les objectifs de l'Union. Conformément à l'article 29, paragraphe 3, premier alinéa, dudit règlement, la consommation d'énergie à l'échelle de l'Union est également pertinente pour l'évaluation, par la Commission, des progrès accomplis dans la réalisation collective des objectifs de l'Union.

- (5) En raison du retrait du Royaume-Uni de l'Union, il est nécessaire de modifier les chiffres projetés de la consommation d'énergie de l'Union en 2030 afin qu'ils reflètent l'Union à 27 États membres à l'exclusion du Royaume-Uni (ci-après dénommée «UE 27»). Les projections correspondant aux objectifs généraux pour l'Union d'au moins 32,5 % indiquent que la consommation d'énergie primaire devrait être égale à 1 273 millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) et que la consommation d'énergie finale devrait être égale à 956 Mtep en 2030 pour l'Union à 28 États membres. Les projections équivalentes pour l'UE 27 indiquent que la consommation d'énergie primaire devrait être égale à 1 128 Mtep et que la consommation d'énergie finale devrait être égale à 846 Mtep en 2030. Il y a donc lieu de modifier les chiffres des niveaux de consommation d'énergie en 2030.
- (6) Les mêmes projections de la consommation d'énergie en 2030 sont pertinentes pour les articles 6 et 29 du règlement (UE) 2018/1999.
- (7) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71 du Conseil ⁽⁶⁾, la cessation de l'application des actes fixée à une date déterminée intervient à l'expiration de la dernière heure du jour correspondant à cette date. La présente décision devrait dès lors s'appliquer à compter du jour suivant celui où la directive 2012/27/UE et le règlement (UE) 2018/1999 cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni.
- (8) Il y a donc lieu de modifier en conséquence la directive 2012/27/UE et le règlement (UE) 2018/1999.
- (9) Afin de se préparer sans retard au retrait du Royaume-Uni, la présente décision devrait entrer en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Modification de la directive 2012/27/UE

À l'article 3 de la directive 2012/27/UE, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Chaque État membre fixe les contributions indicatives nationales en matière d'efficacité énergétique en vue d'atteindre les objectifs de l'Union pour 2030 visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la présente directive conformément aux articles 4 et 6 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil (*). Lorsqu'ils fixent lesdites contributions, les États membres tiennent compte du fait que la consommation d'énergie de l'Union en 2030 ne devra pas dépasser 1 128 Mtep d'énergie primaire et/ou 846 Mtep d'énergie finale. Les États membres notifient ces contributions à la Commission dans leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat visés dans la procédure prévue aux articles 3 et 7 à 12 du règlement (UE) 2018/1999, et conformément à ladite procédure.

(*) Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).»

Article 2

Modifications du règlement (UE) 2018/1999

Le règlement (UE) 2018/1999 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 6, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Dans sa contribution nationale indicative en matière d'efficacité énergétique pour 2030 et pour la dernière année de la période couverte par les plans nationaux suivants en vertu de l'article 4, point b) 1), du présent règlement chaque État membre tient compte du fait que, conformément à l'article 3 de la directive 2012/27/UE, la consommation d'énergie de l'Union en 2020 ne doit pas dépasser 1 483 Mtep d'énergie primaire ou 1 086 Mtep d'énergie finale en 2020 et 1 128 Mtep d'énergie primaire et/ou 846 Mtep d'énergie finale en 2030.»

⁽⁶⁾ Règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71 du Conseil du 3 juin 1971 portant détermination des règles applicables aux délais, aux dates et aux termes (JO L 124 du 8.6.1971, p. 1).

2) à l'article 29, paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le domaine de l'efficacité énergétique, dans le cadre de son évaluation visée au paragraphe 1, la Commission évalue les progrès accomplis en vue d'atteindre collectivement en 2030 une consommation maximale d'énergie au niveau de l'Union de 1 128 Mtep d'énergie primaire et de 846 Mtep d'énergie finale conformément à l'article 3, paragraphe 5, de la directive 2012/27/UE.»

Article 3

Dates limites

Les articles 1^{er} et 2 de la présente décision ne portent pas atteinte aux dates limites prévues à l'article 2 de la directive (UE) 2018/2002 et à l'article 59 du règlement (UE) 2018/1999.

Article 4

Entrée en vigueur et application

1. La présente décision entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Les articles 1^{er} et 2 s'appliquent à compter du jour suivant celui où la directive 2012/27/UE et le règlement 2018/1999/UE cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et sur son territoire.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mars 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement (UE) 2019/216 du Parlement européen et du Conseil du 30 janvier 2019 relatif à la répartition des contingents tarifaires de la liste OMC de l'Union après le retrait du Royaume-Uni de l'Union, et modifiant le règlement (CE) n° 32/2000 du Conseil

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 38 du 8 février 2019)

Page 18, à l'annexe, partie A, tableau, 11^e ligne (relative au numéro d'ordre 094166):

au lieu de:

«Riz semi-blanchi ou blanchi	t	25 516	OT	094166	88 %	22 442»
------------------------------	---	--------	----	--------	------	---------

lire:

«Riz semi-blanchi ou blanchi	t	25 516	EO	094166	88 %	22 442»
------------------------------	---	--------	----	--------	------	---------

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR