

Bruxelles, le 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport routier de marchandises et de passagers après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique¹ (ci-après dénommé l'«accord de retrait») a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135² du Conseil et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020.

Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266 du Conseil du 25 février 2020 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat³. Comme le laissent entendre les directives de négociation, l'autorisation couvre notamment les éléments nécessaires pour aborder de manière exhaustive la question des relations avec le Royaume-Uni dans le domaine du transport routier après la fin de la période de transition.

Toutefois, il n'est pas certain qu'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant leurs relations futures dans ce domaine sera entré en vigueur à la fin de cette période.

Tous les droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché du transport routier, tels qu'établis par le règlement (CE) n° 1072/2009⁴ et le règlement (CE) n° 1073/2009⁵ prendront fin le 31 décembre 2020, lorsque la période de transition établie par l'accord de retrait se terminera. Par conséquent, les licences communautaires délivrées par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus ne seront plus valides et, partant, les titulaires desdites licences n'auront plus accès au marché du transport de marchandises et de voyageurs par route de l'Union. De la même manière, et sur la base des licences communautaires existantes, les transporteurs routiers de marchandises et les exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union ne bénéficieront plus non plus d'un accès automatique au marché du transport de marchandises et de voyageurs par route du Royaume-Uni.

Il s'ensuit que, en l'absence d'accord entre l'Union et le Royaume-Uni en la matière, après la fin de la période de transition, le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) deviendrait la seule base juridique disponible sur laquelle pourrait se poursuivre la fourniture de services de transport de

¹ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

² Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

³ JO L 58 du 27.2.2020, p. 53.

⁴ 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).

⁵ 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).

marchandises par route, sous réserve de la possession d'une autorisation CEMT. Un véhicule muni d'une autorisation CEMT peut réaliser le transport de marchandises entre les 43 pays participant au système du contingent multilatéral, à savoir 26 des États membres de l'UE (à l'exception de Chypre), le Royaume-Uni et 16 autres pays. Après un transport international de marchandises entre le pays d'immatriculation du véhicule et un autre pays membre de la CEMT, ledit véhicule peut effectuer jusqu'à trois voyages en dehors du pays d'immatriculation avant de devoir y retourner.

Chaque État membre se voit octroyer un nombre limité d'autorisations CEMT et les autorisations pour 2021 ont déjà été délivrées à l'échelle nationale par les autorités compétentes de chaque État membre. Il est impossible d'augmenter le nombre de ces autorisations à brève échéance. Les contingents CEMT sont établis annuellement et toute modification du nombre d'autorisations attribuées à un pays membre de la CEMT doit être approuvée à l'unanimité par tous les pays participant à la CEMT.

Comme l'avait déjà souligné le règlement (UE) 2019/501 du Parlement européen et du Conseil qui a été adopté le 25 mars 2019⁶, compte tenu du volume des services de transport routier et des marchandises transportées par route entre le Royaume-Uni et l'Union (environ 51 millions de tonnes en 2019; 29 millions de tonnes en provenance de l'Union vers le Royaume-Uni et 22 millions de tonnes transportées du Royaume-Uni vers l'Union, il est évident que le système de contingent CEMT ne répondra pas de manière adaptée aux exigences élémentaires de connectivité du transport de marchandises par route immédiatement après la fin de la période de transition.

Le transport de marchandises par route entre le Royaume-Uni et les États membres incombe presque entièrement au Royaume-Uni et aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union. La perte du droit pour ces transporteurs d'effectuer des transports de marchandises par route entre le Royaume-Uni et l'Union induirait donc de graves perturbations, y compris en matière d'ordre public.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par autocar et autobus, en l'absence d'accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant la question, l'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus⁷ (ci-après l'«accord Interbus») est le seul cadre juridique disponible qui pourrait fournir, après la fin de la période de transition, une base pour le transport de voyageurs par autobus et autocar entre l'Union et le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni a déposé son instrument d'adhésion à l'accord Interbus le 29 octobre 2020. Il deviendra donc partie contractante à part entière le 1^{er} janvier 2021. Cependant, cet accord ne couvre que les services occasionnels et ne permet dès lors pas de remédier aux perturbations qui découleraient de la fin de l'application du droit de l'Union au Royaume-Uni et sur son territoire, 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 en ce qui concerne le transport régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus a été négocié entre ses parties contractantes, mais il ne devrait pas entrer en vigueur à temps pour pouvoir apporter une solution viable pour la période qui suivra immédiatement la fin de la période de transition. Par conséquent, dans le cas des services réguliers et réguliers spéciaux de transport de voyageurs par autocar et autobus, les

⁶ 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 (JO L 85I du 27.3.2019, p. 39).

⁷ JO L 321 du 26.11.2002, p. 13.

instruments actuels ne répondent pas aux besoins de ces services entre, d'une part, l'Union et, d'autre part, le Royaume-Uni.

Les services transfrontaliers de transport par autocar et autobus entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne 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. Il n'existe aucun instrument permettant de répondre à la nécessité pour les exploitants de services réguliers ou réguliers spéciaux de transport par autocar et autobus de prendre et de déposer des passagers dans des régions situées de l'autre côté de la frontière. Toutefois, la viabilité économique de nombreux services transfrontaliers est menacée si le droit d'effectuer des transports de cabotage disparaît. Il convient dès lors que l'Union adopte des mesures d'urgence temporaires et limitées dans le temps en vue d'atténuer les effets qui pourraient nuire à la connectivité entre l'Union et le Royaume-Uni.

La présente proposition a donc pour objectif d'établir des mesures temporaires visant à encadrer le transport de marchandises par route ainsi que la fourniture de services réguliers et réguliers spéciaux de transport de voyageurs entre, d'une part, l'Union et, d'autre part, le Royaume-Uni après la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait (article 1^{er}). Ces mesures sont destinées à maintenir la connectivité de base pour une durée strictement limitée (article 2).

Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement et toute référence au Royaume-Uni dans le texte n'inclut pas Gibraltar.

La proposition de règlement prévoit dans un premier temps (article 3) l'octroi unilatéral de droits de transport bilatéral aux transporteurs routiers de marchandises établis au Royaume-Uni, afin que ceux-ci puissent continuer à réaliser le transport de marchandises entre leur territoire et l'Union.

Le règlement proposé prévoit également (article 4) l'octroi unilatéral de droits pour le transport bilatéral de voyageurs par autocar et par autobus dans le cadre de services réguliers ou réguliers spéciaux aux exploitants d'autobus et d'autocars établis au Royaume-Uni afin qu'ils puissent continuer à transporter des voyageurs entre leur territoire et l'Union. Le règlement prévoit en outre l'octroi unilatéral de droits pour la prise en charge et la dépose de passagers dans la région frontalière de l'Irlande dans le cadre de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

Les droits conférés aux transporteurs routiers du Royaume-Uni sont soumis à une obligation de conformité avec la législation de l'Union applicable aux transporteurs de marchandises par route et aux transporteurs de voyageurs par route (article 6) et à l'octroi de droits équivalents par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de l'Union. La proposition de règlement instaure un mécanisme (article 7) visant à garantir que les droits dont jouissent les transporteurs routiers de l'Union au Royaume-Uni soient équivalents aux droits octroyés aux transporteurs routiers du Royaume-Uni dans le cadre de la présente proposition de règlement. Dans le cas contraire, la Commission est habilitée à arrêter les mesures nécessaires pour corriger la situation au moyen d'actes d'exécution, notamment la limitation de la capacité autorisée à disposition des transporteurs routiers du Royaume-Uni, du nombre de trajets autorisés ou encore des deux. L'évaluation du niveau d'équivalence et l'adoption de mesures correctrices par la Commission ne sont pas uniquement liées à une correspondance formelle stricte entre les deux ordres juridiques; cela s'explique par les différences considérables entre les marchés respectifs et par la volonté d'éviter une approche de mise en correspondance

purement symétrique, qui pourrait, en fin de compte, se révéler contraire aux intérêts de l'Union.

Le règlement proposé, bien qu'il vise à assurer temporairement une connectivité de base en matière de transport de marchandises et de voyageurs par route, établit un mécanisme flexible pour garantir que les transporteurs routiers de marchandises et les exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union jouissent de conditions de concurrence loyales et équitables par rapport aux transporteurs routiers de marchandises et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni. Des conditions de concurrence égales imposent que, même après la fin de la période de transition, le Royaume-Uni continue d'appliquer des normes suffisamment élevées et comparables dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route en ce qui concerne: la concurrence loyale, y compris la réglementation des ententes, l'abus de position dominante et les concentrations; l'interdiction de subventions publiques injustifiées; la protection des travailleurs et un niveau élevé de sécurité routière; la protection de l'environnement; la sécurité et la sûreté, ou l'octroi de licences aux transporteurs routiers ou la qualification, la formation et les contrôles médicaux des conducteurs professionnels. En outre, il convient de veiller à ce que les transporteurs routiers de l'Union ne soient pas victimes, *de jure* ou *de facto*, de discrimination au Royaume-Uni. La présente proposition de règlement confie donc à la Commission (article 8) le soin de contrôler les conditions de concurrence entre les transporteurs routiers de l'Union, d'une part, et ceux du Royaume-Uni, d'autre part, et l'habilité à arrêter les mesures nécessaires, par voie d'actes d'exécution, pour s'assurer que ces conditions sont remplies à tout moment.

Les procédures nécessaires sont mises en place de manière à permettre aux États membres et à la Commission de vérifier que les transporteurs routiers du Royaume-Uni transportant des marchandises ou des voyageurs au titre du présent règlement sont titulaires d'une licence ou d'une certification délivrée conformément aux normes prescrites, que toute la législation nationale et de l'Union pertinente est respectée et que les droits accordés ne sont pas outrepassés.

Le règlement (CE) n° 1072/2009 et le règlement (CE) n° 1073/2009 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 nécessaire de veiller à ce que ces règlements s'appliquent également à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement et à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose de voyageurs pour les services de transport par autocar ou autobus (Article 9). Une telle extension du champ d'application garantira que les transporteurs 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 services de transport par autocar ou autobus.

Une disposition explicite est introduite pour rappeler que les États membres ne doivent ni négocier ni conclure d'accords bilatéraux relatifs au transport routier avec le Royaume-Uni sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement et que, par ailleurs, ils ne doivent pas accorder aux transporteurs routiers du Royaume-Uni d'autres droits que ceux prévus par le présent règlement (article 5). Néanmoins, les autorités compétentes respectives pourront coopérer dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du règlement (article 10), de telle sorte que la gestion des services de transport de marchandises par route et de transport de voyageurs par autocar et autobus qui continueront d'être fournis après le 31 décembre 2020 soit aussi peu perturbée que possible.

L'article 11 établit les règles relatives à l'exercice de la délégation conférée à la Commission pour adopter des actes délégués afin de veiller à ce que les droits dont jouissent les transporteurs routiers de l'Union au Royaume-Uni soient équivalents à ceux accordés aux transporteurs routiers du Royaume-Uni et à ce que les transporteurs de l'Union ne fassent l'objet d'aucune discrimination au Royaume-Uni.

L'article 12 dispose que le présent règlement commence à s'appliquer lorsque la période de transition établie par l'accord de retrait prend fin, si aucun accord régissant le transport routier avec le Royaume-Uni n'est entré en vigueur, et cesse de s'appliquer au plus tard le 30 juin 2021. Le règlement cessera de s'appliquer à une date antérieure si un accord régissant le transport routier avec le Royaume-Uni entre en vigueur ou est appliqué à titre provisoire, selon le cas, avant cette date. À l'exception des dispositions spécifiques applicables dans la région frontalière de l'Irlande au cours de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord, le règlement cesse également de s'appliquer plus tôt pour les dispositions relatives au transport de voyageurs par route, si le protocole à l'accord Interbus en ce qui concerne le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus entre en vigueur pour l'Union et pour le Royaume-Uni.

Le présent acte fait partie d'un train de mesures que la Commission est en train d'adopter.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le présent règlement a vocation à être une *lex specialis* permettant de faire face à certaines des conséquences découlant du fait que les règles de l'Union régissant le transport de marchandises par route et le transport de voyageurs par autobus et autocar, notamment le règlement (CE) n° 1072/2009 et le règlement (CE) n° 1073/2009, ne s'appliqueront plus au transport de marchandises et de voyageurs par route entre, d'une part, le Royaume-Uni et, d'autre part, l'Union. Les conditions proposées sont limitées à ce qui est nécessaire à cet effet afin d'éviter toute perturbation disproportionnée. Elles ont vocation à ne s'appliquer que pendant une période limitée. La présente proposition est, par conséquent, parfaitement conforme à la législation existante, et notamment au règlement (CE) n° 1072/2009 et au règlement (CE) n° 1073/2009.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition complète les règles de l'Union régissant le transport de marchandises par route, en particulier le règlement (CE) n° 1072/2009, et les règles de l'Union régissant les services internationaux de transport par autocar et autobus, en particulier le règlement (CE) n° 1073/2009. L'objet et le contexte particuliers du présent règlement, ainsi que son caractère unilatéral, requièrent nécessairement une approche restrictive en matière d'octroi de droits et des dispositions spécifiques visant à préserver l'égalité des droits et des conditions de concurrence égales.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition de règlement se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité**

L'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 et l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1073/2009 confèrent à l'Union les compétences en matière d'accords conclus avec les pays tiers. En l'absence d'accord, la présente proposition de règlement vise à assurer la connectivité de base, sous réserve de droits équivalents octroyés par le Royaume-Uni. Cette connectivité serait assurée de façon égale pour le trafic à destination et en provenance de tout point situé dans l'Union pour éviter toute perturbation au sein du marché intérieur. Une action est donc indispensable au niveau de l'Union et le résultat ne pourrait être atteint par une action au niveau des États membres.

- **Proportionnalité**

La présente proposition de règlement est jugée proportionnée dans la mesure où elle est de nature à éviter des perturbations disproportionnées d'une façon qui assure aussi des conditions de concurrence égales pour les transporteurs routiers de l'Union. Elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Tel est, en particulier, le cas des conditions dans lesquelles les droits pertinents sont accordés, qui découlent notamment de la nécessité que des droits équivalents soient accordés par le Royaume-Uni et d'une concurrence loyale, ainsi que de la limitation du régime dans le temps.

- **Choix de l'instrument**

Dès lors que cet acte régit des questions étroitement liées au règlement (CE) n° 1072/2009 et au règlement (CE) n° 1073/2009 et est destiné, comme ces derniers, à assurer des conditions de concurrence totalement harmonisées, il devrait prendre la forme d'un règlement. Cette forme répond également le mieux à l'urgence de la situation/du contexte, le délai restant avant la fin de la période de transition (en l'absence de conclusion d'un accord relatif au transport de marchandises et de voyageurs par route applicable à cette date) étant trop court pour permettre la transposition de dispositions contenues dans une directive.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet en raison du caractère exceptionnel, temporaire et ponctuel de l'événement nécessitant la présente proposition qui est sans lien avec les objectifs de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

Les difficultés posées par les négociations en vue d'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni et les solutions possibles ont été évoquées par diverses parties intéressées et par les représentants des États membres.

Les représentants des États membres et diverses parties prenantes du secteur du transport routier ont débattu, dans le cadre de réunions transversales et spécifiques organisées à Bruxelles et dans les États membres, du fait que la période de transition fixée dans l'accord de retrait prend fin le 31 décembre 2020, de la nécessité de se préparer à des changements inévitables le 1^{er} janvier 2021 et des éventuelles mesures supplémentaires à envisager en l'absence d'accord.

Tous ont reconnu la nécessité d'une intervention réglementaire dans le but de maintenir un certain niveau de connectivité eu égard au transport de marchandises et de voyageurs par route. En ce qui concerne l'accès au marché du transport de marchandises et de voyageurs par route de l'Union, il apparaît que les parties prenantes ne sont pas capables d'établir leurs propres mesures d'urgence afin de minimiser les conséquences néfastes qui découleraient de l'absence éventuelle d'un accord de partenariat.

Plusieurs États membres ont notamment insisté sur la nécessité d'adopter des mesures d'urgence au niveau de l'UE afin d'assurer une connectivité de base entre, d'une part, l'Union et, d'autre part, le Royaume-Uni en l'absence de conclusion d'un accord relatif au transport de marchandises et de voyageurs par route. Ils ont fait observer que le contingent multilatéral d'autorisations de la CEMT ne constitue pas une solution de repli satisfaisante compte tenu de ses limites quantitatives et qualitatives.

Il a également été souligné que l'accord Interbus ne couvre que les services occasionnels et qu'il n'existe pas de solution de repli adéquate pour les services réguliers et réguliers spéciaux, étant donné que le protocole à l'accord Interbus couvrant les services réguliers et réguliers spéciaux de transport de voyageurs ne devrait pas entrer en vigueur à temps pour l'Union et le Royaume-Uni. L'importance particulière de services transfrontaliers de transport par autocar et autobus entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord a également été mise en avant.

Ces commentaires ont été dûment pris en compte lors de l'élaboration de la proposition.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Plusieurs formulaires d'évaluation des conséquences du retrait du Royaume-Uni sur le secteur du transport par route ont été transmis à la Commission par des parties intéressées.

Ces évaluations concluent que la seule solution de repli actuellement disponible dans le secteur du transport de marchandises par route, à savoir le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), ne suffirait pas à répondre aux besoins du secteur. Le manque d'autorisations disponibles en 2021 serait susceptible d'entraîner de sérieuses perturbations et les flux bilatéraux de transport de marchandises et de voyageurs par route pourraient ne plus être intégralement couverts. Plus de 80 % des opérations de transport de marchandises par route entre le Royaume-Uni et l'Union sont actuellement effectuées par des transporteurs établis dans l'Union. Il est dans l'intérêt de l'Union de mettre en place un cadre qui ne restreint pas de manière abusive les transports bilatéraux de marchandises par route.

Les parties prenantes ont également insisté sur la nécessité d'assurer la continuité des services réguliers et réguliers spéciaux de transport par autocar et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et des besoins limités durant la période au cours de laquelle le changement de statut du Royaume-Uni sera mis en œuvre. Aucune autre option, matériellement et juridiquement différente de celle proposée, n'est disponible.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition est sans incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport routier de marchandises et de passagers après la fin de la période de transition mentionnée dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne (ci-après le «Royaume-Uni») et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (ci-après l'«accord de retrait»)³ a été conclu par l'Union par la décision (UE) 2020/135⁴ du Conseil et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait, durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire conformément à l'article 127 dudit accord, se termine le 31 décembre 2020. Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266 du Conseil autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat⁵. Comme le laissent entendre les directives de négociation, l'autorisation couvre notamment les éléments nécessaires pour aborder de manière exhaustive la question des relations avec le Royaume-Uni dans le domaine du transport routier après la fin de la période de transition. Toutefois, il n'est pas certain qu'un accord entre l'Union et le Royaume-

¹ JO C du [...], p. .

² JO C du [...], p. .

³ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

⁴ Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

⁵ JO L 58 du 27.2.2020, p. 53.

Uni régissant leurs relations futures dans le domaine du transport routier de marchandises et de passagers sera entré en vigueur à la fin de cette période.

- (2) À la fin de la période de transition, et en l'absence de dispositions particulières, l'ensemble des droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché, tels qu'établis par le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil⁶ et le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil⁷, prendraient fin, en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et l'Union et ses États membres.
- (3) En pareil cas, le transport international de marchandises et de voyageurs par route entre l'Union et le Royaume-Uni sera gravement perturbé.
- (4) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement et toute référence au Royaume-Uni dans ce texte n'inclut pas Gibraltar.
- (5) Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) constitue la seule autre base juridique susceptible de régir le transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni. Toutefois, en raison du nombre limité d'autorisations actuellement disponibles dans le cadre du système de la CEMT et de son champ d'application restreint en ce qui concerne les types d'opérations de transport routier couverts, le système n'est actuellement pas adapté pour répondre pleinement aux besoins de transport de marchandises par route de l'Union et du Royaume-Uni.
- (6) Des perturbations graves sont également attendues, y compris en ce qui concerne l'ordre public, dans le contexte des services de transport routier de voyageurs. À la fin de la période de transition, l'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (ci-après l'«accord Interbus») constituerait la seule base juridique pouvant régir le transport de passagers par autocar et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni. Le 1^{er} janvier 2021, le Royaume-Uni deviendra partie contractante en son nom propre à l'accord Interbus. L'accord Interbus n'englobe toutefois que les services occasionnels et est donc inadéquat pour remédier aux perturbations liées aux services internationaux de transport par autocar et autobus entre le Royaume-Uni et l'Union qui résulteront de la fin de la période de transition. Un protocole à l'accord Interbus portant sur les services réguliers et réguliers spéciaux de transport de voyageurs a été négocié et le Royaume-Uni devrait le ratifier dès que possible. Cependant, il n'est pas prévu que ce protocole entre en vigueur à temps pour pouvoir apporter une solution viable pour la période qui suivra immédiatement la fin de la période de transition. Par conséquent, les instruments existants ne répondent pas aux besoins de services réguliers et réguliers spéciaux de transport de voyageurs par autobus et autocar entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (7) Afin d'éviter de graves perturbations et tout risque de trouble à l'ordre public, il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs routiers de marchandises et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus titulaires d'une licence au Royaume-Uni d'assurer le transport de marchandises et de passagers entre le Royaume-Uni et l'Union, ou du territoire du

⁶ 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).

⁷ 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).

Royaume-Uni vers le territoire du Royaume-Uni avec transit par un ou plusieurs États membres. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et l'Union, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi de droits équivalents et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.

- (8) Les services transfrontaliers de transport par autocar et autobus entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord sont particulièrement importants pour les populations des régions frontalières, afin de garantir une connectivité de base entre les communautés, notamment dans le cadre de la zone de voyage commune. C'est pourquoi il convient de continuer à autoriser les exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni à prendre en charge et à déposer des passagers dans les régions frontalières de l'Irlande, dans le cadre des services internationaux de transport de passagers par autocar et autobus entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord.
- (9) Afin de refléter le caractère temporaire des mesures prévues par le présent règlement, sans pour autant créer de précédent, il convient que leur application soit limitée à une courte période. En ce qui concerne le transport de marchandises par route, 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 l'entrée en vigueur d'un futur accord régissant le transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni et des futures règles de l'Union en matière de transport. En ce qui concerne le transport de passagers par autocar et autobus, la limitation dans le temps est prévue pour que le protocole à l'accord Interbus relatif aux services réguliers et réguliers spéciaux puisse entrer en vigueur et s'appliquer au Royaume-Uni, soit par une ratification du protocole par le Royaume-Uni, soit par l'adhésion du Royaume-Uni au protocole, et sans préjudice d'un éventuel futur accord en la matière entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (10) 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.
- (11) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition visée ci-dessus, il convient 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.
- (12) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer à compter du jour suivant la fin de la période de transition établie par l'accord de retrait, à moins qu'un accord régissant le transport routier conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. Le présent règlement devrait cesser de s'appliquer à partir de la date d'entrée en vigueur ou de la date d'application provisoire d'un accord international régissant le transport routier pour les deux parties. À l'exception des dispositions spécifiques applicables dans la région frontalière de l'Irlande au cours de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord, le droit d'effectuer des services réguliers et réguliers spéciaux de transport par autocar et autobus devrait cesser de s'appliquer à la date d'entrée en vigueur, pour l'Union et pour le Royaume-Uni, du protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus. En tout état de cause, le présent règlement devrait cesser d'être applicable le 30 juin 2021.

- (13) Lorsque cela est nécessaire pour répondre aux besoins du marché, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de rétablir l'équilibre entre les droits octroyés par l'Union aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ainsi qu'aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni et les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, y compris lorsque les droits accordés par le Royaume-Uni sont accordés sur la base de l'État membre d'origine ou ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs et exploitants de l'Union, et de remédier aux cas de concurrence déloyale au détriment des transporteurs routiers de l'Union et des exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union.
- (14) 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 autocar et autobus de l'Union, lorsque les droits accordés sont minimaux ou lorsque les conditions de concurrence applicables aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni diffèrent tellement de celles qui s'appliquent aux transporteurs et exploitants de l'Union que la prestation des services en question par ces derniers n'est pas économiquement viable pour eux.
- (15) 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»⁸. 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 qu'un tel acte délégué n'affecte pas de manière indue le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (16) Afin de garantir que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus de l'Union, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni et aux exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, soient également accessibles à tous les transporteurs et exploitants de l'Union, le champ d'application des règlements (CE) n° 1072/2009 et (CE) n° 1073/2009 devrait être temporairement étendu. Ces règlements couvrent déjà la partie du trajet effectuée entre un État membre et un pays tiers sur le territoire de tout État membre traversé en transit. Il est toutefois nécessaire de veiller, 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

⁸ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

charge ou de dépose de passagers. Une telle extension du champ d'application vise à garantir que les transporteurs et exploitants de l'Union puissent effectuer des opérations de transport tiers au départ ou à destination du Royaume-Uni ainsi que des arrêts supplémentaires dans leurs activités de transport de passagers,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Champ d'application

Le présent règlement établit des mesures temporaires applicables au transport de marchandises par route et à la fourniture de services réguliers et réguliers spéciaux de transport de passagers par autocar et autobus entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-Uni»), à partir de la fin de la période de transition visée à l'article 126 de l'accord de retrait.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «véhicule»:
 - (a) dans le cadre du transport de marchandises, un véhicule à moteur immatriculé au Royaume-Uni, ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé au Royaume-Uni, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises, appartenant à l'entreprise, ayant été acheté par elle à crédit ou ayant été loué à condition que, dans ce dernier cas, il remplisse les conditions énoncées par la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil⁹;
 - (b) dans le cadre du transport de passagers, un autocar ou un autobus;
- (2) «transport autorisé de marchandises»:
 - (a) les déplacements en charge d'un véhicule, du territoire de l'Union vers le territoire du Royaume-Uni ou inversement, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
 - (b) 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;
 - (c) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a) et b);
- (3) «transport autorisé de passagers par autocar et autobus»:
 - (a) les déplacements d'un autocar ou d'un autobus pour assurer le transport de passagers du territoire de l'Union vers le territoire du Royaume-Uni ou inversement, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
 - (b) les déplacements d'un autocar ou d'un autobus pour assurer le transport de passagers du territoire du Royaume-Uni vers le territoire du Royaume-Uni, avec transit par le territoire de l'Union;

⁹ 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).

- (c) les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a) et b);
 - (d) la prise en charge et la dépose de passagers dans la région frontalière de l'Irlande dans le cadre de services internationaux réguliers et réguliers spéciaux entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord;
- (4) «région frontalière de l'Irlande»: les comtés d'Irlande limitrophes de la frontière terrestre entre l'Irlande et le Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord;
 - (5) «transporteur routier de marchandises de l'Union»: une entreprise qui exerce des activités de transport de marchandises par route et qui est titulaire d'une licence communautaire valide délivrée en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° 1072/2009;
 - (6) «transporteur routier de marchandises du Royaume-Uni»: une entreprise établie au Royaume-Uni, autorisée à réaliser le transport de marchandises par route et titulaire d'une licence valide délivrée aux fins du transport international, pour le transport autorisé de marchandises;
 - (7) «licence britannique»: lorsqu'elle est octroyée à un transporteur routier de marchandises du Royaume-Uni, une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, pour le transport autorisé de marchandises; lorsqu'elle est octroyée à un exploitant de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, pour le transport autorisé de passagers par autocar et autobus;
 - (8) «autocar ou autobus»: un véhicule immatriculé au Royaume-Uni, qui est apte, d'après le type de construction et l'équipement, à transporter plus de neuf passagers, conducteur compris, et destiné à cet effet;
 - (9) «services réguliers»: les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés;
 - (10) «services réguliers spéciaux»: les services réguliers qui, quel que soit l'organisateur des transports, assurent le transport de catégories déterminées de passagers, à l'exclusion d'autres passagers;
 - (11) «exploitant de services de transport par autocar et autobus de l'Union»: une entreprise qui exerce des activités de transport de passagers par autocar et autobus et qui est titulaire d'une licence communautaire valide délivrée en vertu de l'article 4 du règlement (CE) n° 1073/2009;
 - (12) «transporteur routier de marchandises du Royaume-Uni»: une entreprise établie au Royaume-Uni, autorisée à réaliser le transport de passagers par autocar et autobus et titulaire d'une licence valide délivrée aux fins du transport international, pour le transport autorisé de passagers par autocar et autobus;
 - (13) «transporteur ou exploitant»: un transporteur routier de marchandises ou un exploitant de services de transport par autocar et autobus;
 - (14) «droit de la concurrence»: tout droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport de marchandises par route ou les services de transport par autocar et autobus:
 - (a) un comportement consistant en:

- i) des accords conclus entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus, respectivement, des décisions prises par des associations de transporteurs routiers de marchandises ou d'exploitants de services de transport par autocar et autobus et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus;
 - iii) des mesures adoptées ou maintenues en vigueur par le Royaume-Uni concernant des entreprises publiques et des entreprises auxquelles le Royaume-Uni accorde des droits spéciaux ou exclusifs et qui sont contraires au point i) ou ii);
 - (b) des concentrations entre transporteurs routiers de marchandises ou exploitants de services de transport par autocar et autobus, respectivement, qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- (15) «subvention», toute contribution financière accordée à un transporteur ou à un exploitant par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public, à quelque niveau que ce soit, conférant un avantage, et notamment:
- (a) le transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise et la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - (b) ce qui précède ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles;
 - (c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services;
 - (d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs des fonctions visées sous a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
- aucun avantage n'est réputé conféré par une contribution financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verse la même contribution financière;
- (16) «autorité indépendante de la concurrence», une autorité qui est chargée de l'application et de l'exécution du droit de la concurrence ainsi que du contrôle des subventions et qui remplit toutes les conditions suivantes:
- (a) l'autorité est indépendante sur le plan opérationnel et est dotée des ressources adéquates nécessaires à l'accomplissement de ses tâches;
 - (b) dans l'exercice de ses fonctions et de ses compétences, l'autorité dispose des garanties nécessaires d'indépendance à l'égard de toute influence politique ou d'autres influences externes et elle agit avec impartialité;

- (c) les décisions de l'autorité sont soumises à un contrôle juridictionnel;
- (17) «discrimination», tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport de marchandises par route ou de services de transport par autocar et autobus, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- (18) «territoire de l'Union», le territoire des États membres auquel le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées.

Article 3

Droits de transport autorisé de marchandises

1. Les transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions énoncées dans le présent règlement, effectuer le transport autorisé de marchandises.
2. Les types de transport autorisé de marchandises suivants peuvent être réalisés par des personnes physiques ou morales établies au Royaume-Uni, sans qu'une licence ne soit exigée:
 - (a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;
 - (b) transports de véhicules endommagés ou en panne;
 - (c) transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
 - (d) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles;
 - (e) transports de marchandises, à condition:
 - i) que les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou aient été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;
 - ii) que le transport serve à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise ou à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise soit, pour ses propres besoins, à l'extérieur de l'entreprise;
 - iii) que les véhicules automobiles utilisés pour ce transport soient conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle;
 - iv) que les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou aient été achetés par elle à crédit ou aient été loués, sous réserve que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions énoncées dans la directive 2006/1/CE; et que
 - v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

Article 4

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

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

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

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

Article 5

Accords ou arrangements bilatéraux

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

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

Article 6

Règles sociales et techniques

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

- (a) en ce qui concerne les travailleurs mobiles et les conducteurs indépendants, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰;
- (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 Conseil¹¹;
- (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 Conseil¹²;
- (d) en ce qui concerne la qualification initiale et la formation continue des conducteurs, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil¹³;
- (e) en ce qui concerne les dimensions maximales et les poids maximaux autorisés de certains véhicules routiers, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 96/53/CE du Conseil¹⁴;
- (f) en ce qui concerne l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 92/6/CEE du Conseil¹⁵;
- (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

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

fixées par les États membres conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil¹⁶;

- (h) en ce qui concerne le détachement des travailleurs salariés, les exigences fixées par les États membres conformément à la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁷;
- (i) en ce qui concerne les droits des passagers, les exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁸.

Article 7

Équivalence des droits

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

Article 8

Concurrence loyale

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

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

2. Lorsque la Commission considère que, du fait de l'une des situations mentionnées au paragraphe 3 du présent article, les conditions visées au paragraphe 1 du présent article sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs et les exploitants du Royaume-Uni, la Commission adopte, sans tarder et pour remédier à cette situation, des actes délégués conformément à l'article 11, afin de:
- (a) suspendre l'application de l'article 3, 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 autocar et autobus du Royaume-Uni diffèrent tellement de celles qui s'appliquent aux transporteurs et exploitants de l'Union que la prestation de services par ces derniers n'est pas économiquement viable pour eux;
 - (b) limiter la capacité ou le nombre de trajets autorisés des transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni ou des exploitants de services de transport par autocar et autobus du Royaume-Uni, voire les deux; ou
 - (c) adopter des restrictions d'exploitation liées aux types de véhicules ou aux conditions de circulation.
3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 sont adoptés dans les conditions précisées audit paragraphe afin qu'il soit remédié aux situations suivantes:
- (a) l'octroi de subventions par le Royaume-Uni;
 - (b) l'absence de mise en place ou d'application effective d'une législation en matière de concurrence par le Royaume-Uni;
 - (c) l'absence d'établissement ou de maintien d'une autorité indépendante de la concurrence par le Royaume-Uni;
 - (d) l'application par le Royaume-Uni de normes de protection des travailleurs, de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement moins strictes que celles prévues par le droit de l'Union ou, en l'absence de dispositions pertinentes dans le droit de l'Union, moins strictes que celles appliquées par tous les États membres ou, en tout état de cause, moins strictes que les normes internationales pertinentes;
 - (e) l'application par le Royaume-Uni de normes relatives à l'octroi de licences aux transporteurs routiers de marchandises ou aux exploitants de services de transport par autocar et autobus moins strictes que celles prévues dans le règlement (CE) n° 1071/2009;
 - (f) l'application par le Royaume-Uni de normes relatives à la qualification et à la formation des chauffeurs professionnels moins strictes que celles prévues dans la directive 2003/59/CE;
 - (g) l'application par le Royaume-Uni de dispositions en matière de tarification routière et de taxation qui s'écarteraient des règles prévues par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁹; et
 - (h) toute forme de discrimination envers les transporteurs et exploitants de l'Union.

¹⁹ 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).

4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni ou aux transporteurs et exploitants du Royaume-Uni. Si ces autorités ou transporteurs et exploitants ne fournissent pas les informations demandées dans le délai raisonnable fixé par la Commission ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut agir conformément au paragraphe 2.

Article 9

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

1. Dans le cadre du transport de marchandises entre le territoire de l'Union et le territoire du Royaume-Uni effectué par un transporteur routier de marchandises de l'Union en vertu de droits octroyés par le Royaume-Uni, prévus à l'article 7 du présent règlement, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement, le règlement (CE) n° 1072/2009 s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement.
2. Dans le cadre du transport de passagers entre le territoire de l'Union et le territoire du Royaume-Uni effectué par un exploitant de services de transport par autocar et autobus de l'Union en vertu de droits octroyés par le Royaume-Uni, prévus à l'article 7 du présent règlement, qui sont équivalents à ceux octroyés au titre du présent règlement, le règlement (CE) n° 1073/2009 s'applique à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de prise en charge ou de dépose.

Article 10

Consultation et coopération

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent, sur demande et sans retard indu, à la Commission toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de l'application des articles 7 et 8.

Article 11

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 2, est conféré à la Commission jusqu'au 30 juin 2021.
2. Avant l'adoption d'un acte délégué au titre de l'article 7, paragraphe 2, ou de l'article 8, paragraphe 2, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
3. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

Article 12
Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Le présent règlement est applicable à partir du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire, conformément aux articles 126 et 127 de l'accord de retrait.
Toutefois, il n'est pas applicable si un accord international régissant le transport routier, conclu entre l'Union et le Royaume-Uni, est entré en vigueur à cette date.
3. Le présent règlement cesse d'être applicable à la date d'entrée en vigueur ou, selon le cas, à la date d'application provisoire d'un accord international régissant le transport routier, conclu entre l'Union et le Royaume-Uni.
À l'exception du transport de passagers par autocar et autobus visé à l'article 2, point 3) d), les dispositions du présent règlement relatives au transport de passagers par autocar et autobus cessent d'être applicables à la date d'entrée en vigueur, pour l'Union et pour le Royaume-Uni, du protocole à l'accord Interbus concernant le transport international régulier et régulier spécial de voyageurs par autocar ou par autobus.
4. En tout état de cause, le présent règlement cesse d'être applicable au plus tard le 30 juin 2021.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président