

COM (2018) 895 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 9 janvier 2019

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 9 janvier 2019

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport routier de marchandises eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne

Bruxelles, le 20 décembre 2018
(OR. en)

15843/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0436 (COD)**

**TRANS 673
SOC 803
EMPL 605
MI 1035
COMPET 902
CODEC 2433
PREP-BXT 67**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	20 décembre 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 895 final
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 eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 895 final.

p.j.: COM(2018) 895 final



Bruxelles, le 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (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 eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande
du Nord de l'Union européenne**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de quitter l'Union européenne, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que si l'accord de retrait¹ n'est pas ratifié, le droit primaire et le droit secondaire de l'Union cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019 (ci-après la «date de retrait»). Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

Au sein de l'Union européenne, la liberté des transporteurs des pays membres (transporteurs de marchandises par route de l'Union) de fournir des services de transports internationaux de marchandises par route est régie principalement par le règlement (CE) n° 1072/2009², qui définit les règles communes concernant respectivement l'accès à la profession de transporteur routier et l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

En l'absence d'un accord de retrait, les services de transport routier de marchandises entre le Royaume-Uni et les États membres cesseraient d'être régis par lesdits règlements au moment du retrait. Par conséquent, les licences communautaires délivrées par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises jusqu'à la date du retrait ne seraient plus valides et, partant, les titulaires desdites licences n'auraient plus accès au marché du transport routier de l'UE. De la même manière, et sur la base des licences communautaires existantes, les transporteurs de marchandises par route de l'Union n'auraient plus accès au marché du transport routier de marchandises du Royaume-Uni.

Il s'ensuit qu'en l'absence d'un accord de retrait, et à partir du 30 mars 2019, il n'y aurait plus aucune base juridique dans le droit de l'Union permettant aux transporteurs de marchandises par route de fournir des services de transport de marchandises par route entre le Royaume-Uni et les États membres. Le contingent multilatéral d'autorisations de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) constituerait alors le seul cadre juridique prévoyant la continuité de ces services, sous réserve d'une autorisation de la 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-27 (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 que ses autorités compétentes sont chargées de délivrer à l'échelle nationale. Les autorisations pour l'année 2019 ont déjà été délivrées et leur nombre ne peut pas augmenter dans l'immédiat. 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.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² 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).

À titre d'exemple, 23 252 véhicules immatriculés dans les États membres de l'UE-27 se verront délivrer une autorisation CEMT annuelle en 2019. En outre, 984 autorisations annuelles seront attribuées au Royaume-Uni tandis que 23 472 autorisations seront destinées aux véhicules immatriculés dans les autres pays participant au système du contingent multilatéral. À l'aune des volumes de marchandises transportées par route entre le Royaume-Uni et les États membres (environ 50 millions de tonnes en 2017; 30 millions de tonnes en provenance des États de l'UE-27 vers le Royaume-Uni et 20 millions de tonnes transportées du Royaume-Uni vers les États de l'UE-27), il est évident que le système de contingent CEMT ne répondra pas de manière adaptée aux exigences élémentaires de connectivité du transport routier de marchandises à la date de retrait en l'absence d'un accord de retrait. L'Union et les États membres doivent s'assurer qu'un nombre suffisant d'autorisations CEMT est disponible dans le cadre du système afin d'assurer la connectivité de base.

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

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.

Dans sa communication intitulée «Préparatifs en vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 30 mars 2019: un plan d'action d'urgence» du 13 novembre 2018³, la Commission européenne a annoncé son intention de proposer un certain nombre de mesures d'urgence dans le but de faire face à un possible retrait sans accord du Royaume-Uni de l'Union européenne. En ce qui concerne le transport par route, la Commission y a souligné que les autorisations CEMT ne pourraient donner lieu qu'à un volume de trafic routier nettement inférieur entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, au regard des volumes actuels.

Le 13 décembre 2018, le Conseil européen (article 50) a réitéré son appel à intensifier les travaux sur la préparation à tous les niveaux aux conséquences du retrait du Royaume-Uni, en tenant compte de tout ce qui pourrait advenir. Le présent acte fait partie d'un train de mesures que la Commission adopte en réponse à cet appel.

La présente proposition a donc pour objectif de prévoir des mesures temporaires visant à encadrer le transport de marchandises par la route entre l'Union et le Royaume-Uni après le retrait de ce dernier (article 1^{er}). Ces mesures sont destinées à maintenir la connectivité de base pour une durée strictement limitée (article 9).

La proposition de règlement prévoit dans un premier temps (article 3) l'octroi unilatéral de droits de transport bilatéral aux transporteurs routiers du Royaume-Uni, afin que ceux-ci puissent continuer à réaliser le transport de marchandises entre les territoires respectifs.

Les droits conférés aux transporteurs routiers du Royaume-Uni sont soumis à une obligation de conformité avec la législation de l'Union applicable au transport routier de marchandises (article 4) 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 5) visant à garantir que les droits dont jouissent les transporteurs routiers de l'Union au Royaume-Uni soient

³ COM(2018) 880 final

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.

La présente proposition de règlement, bien qu'elle vise à assurer temporairement une connectivité de base en matière de transport de marchandises par route, établit un mécanisme flexible afin d'assurer que les transporteurs routiers de l'Union jouissent de conditions de concurrence loyales et équitables par rapport aux transporteurs britanniques dès lors que le Royaume-Uni ne sera plus lié par le droit de l'Union. Des conditions de concurrence égales imposent que, même après le retrait, le Royaume-Uni continue d'appliquer des normes suffisamment élevées dans le domaine du transport de marchandises 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 de marchandises par route ou la qualification, la formation et les contrôles médicaux des conducteurs professionnels. En outre, il convient de veiller à ce que les transporteurs 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 6) le soin de contrôler les conditions de concurrence entre les transporteurs routiers de marchandises de l'Union et du Royaume-Uni et l'habilite 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 de marchandises entrant dans l'Union au titre du présent règlement sont titulaires d'une licence ou d'une certification délivrée par le Royaume-Uni, 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.

Une disposition explicite est introduite pour rappeler que les États membres ne doivent ni négocier ni conclure d'accords bilatéraux relatifs au transport de marchandises par la route 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 britanniques d'autres droits en matière de transport routier de marchandises que ceux prévus par le présent règlement (article 3). Néanmoins, les autorités compétentes respectives pourront coopérer dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du règlement (article 7), de telle sorte que la gestion des services de transport routier de marchandises qui continueront d'être fournis dans le cadre du règlement soit aussi peu perturbée que possible après le retrait du Royaume-Uni.

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

La présente proposition de 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, notamment le règlement (CE) n° 1072/2009, cesseront de s'appliquer au transport de marchandises par route entre le Royaume-Uni et les États

membres restants à compter du retrait du Royaume-Uni et en l'absence d'accord de retrait. Les conditions proposées sont limitées à ce qui est nécessaire à cet effet afin d'éviter toute perturbation disproportionnée, y compris en matière d'ordre public. 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.

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

La présente proposition complète les règles de l'Union européenne régissant le transport de marchandises par route, et notamment le règlement (CE) n° 1072/2009. 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). Cet article constitue la base juridique pour l'adoption de la législation de l'UE fixant notamment: i) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres [article 91, paragraphe 1, point a), du TFUE]; et ii) les conditions dans lesquelles les transporteurs non-résidents peuvent fournir des services de transport à l'intérieur d'un État membre [article 91, paragraphe 1, point b), du TFUE].

- **Subsidiarité**

L'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009 confère à l'Union les compétences en matière d'accords conclus avec les pays tiers. En l'absence d'accord, la présente proposition de règlement assurerait 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 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 est destiné, comme ce dernier, 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 le retrait (en l'absence de

conclusion d'un accord de retrait) 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 défis résultant du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et les solutions possibles ont été évoqués par plusieurs parties intéressées et par les représentants des États membres.

Tous s'entendent sur la nécessité d'une intervention réglementaire dans le but de maintenir un certain niveau de connectivité eu égard au transport de marchandises par route. En ce qui concerne l'accès au marché du transport de marchandises 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 retrait.

Le 29 novembre 2018, la Commission a mis en place un atelier rassemblant les 27 États membres, avec pour thème les préparatifs en vue du retrait du Royaume-Uni de l'UE, dans le cadre du groupe de travail *ad hoc* sur l'article 50, au cours duquel les représentants des États membres ont notamment mis l'accent sur la nécessité d'adopter des mesures d'urgence à l'échelle de l'Union afin de garantir une connectivité de base entre l'UE-27 et le Royaume-Uni, en cas d'absence d'accord de retrait. En outre, il a été souligné 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.

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 de marchandises 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 routier de marchandises, 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 2019 (voir plus haut) serait susceptible d'entraîner de sérieuses perturbations et les flux bilatéraux de transports de marchandises par route (environ 50 millions de tonnes chaque année) pourraient ne plus être intégralement couverts. Plus de 80 % des transports de marchandises par route entre le Royaume-Uni et l'UE-27 sont actuellement effectués par des transporteurs établis dans l'UE-27. Il est dans l'intérêt de l'UE-27 de mettre en place un cadre qui ne restreint pas de manière abusive les transports bilatéraux de marchandises par route.

- **Analyse d'impact**

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

- **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 eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne

(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 européen⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

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 la date d'entrée en vigueur de l'accord de retrait ou, à défaut, deux ans après la notification, c'est-à-dire le 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 le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil⁶.
- (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

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO C du, [...], p. .

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 (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

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 titulaires d'une licence au Royaume-Uni d'assurer le transport de marchandises entre le territoire de ce dernier et les 27 États membres restants. 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) Afin de refléter le caractère temporaire des mesures, il convient que leur mise en œuvre soit limitée à une courte période, afin que les dispositions nécessaires 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.
- (6) 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.
- (7) 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 et dans celui-ci, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date.
- (8) 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 et les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union, et de remédier aux cas de concurrence déloyale au détriment des transporteurs routiers de l'Union. 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 «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. 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,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit des mesures temporaires applicables au transport de marchandises par route entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-Uni»), après le retrait de celui-ci de l'Union.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «véhicule»: 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. Le véhicule peut appartenir à l'entreprise, avoir été acheté par elle à crédit ou avoir été loué à condition que, dans ce dernier cas, il remplisse les conditions prévues par la directive 2006/1/CE⁷;
- (2) «transport bilatéral»:
 - (a) les déplacements en charge d'un véhicule, le point de départ et le point d'arrivée se trouvant respectivement sur le territoire de l'Union et sur le territoire du Royaume-Uni, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
 - (b) les déplacements à vide en relation avec les transports visés au point a);
- (3) «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;
- (4) «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;
- (5) «licence britannique»: une licence délivrée par le Royaume-Uni aux fins du transport international, y compris le transport bilatéral;
- (6) «droit de la concurrence»: droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport de marchandises par route:
 - (a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs routiers de marchandises, des décisions prises par des associations de transporteurs routiers de marchandises 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;
 - 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 aux points i) ou ii); et
 - (b) des concentrations entre transporteurs routiers de marchandises qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;

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).

- (7) «subvention»: toute contribution financière accordée à un transporteur routier de marchandises 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, 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;
- (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 de marchandises par route, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;
- (10) «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 bilatéral

1. Les transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement, effectuer le transport bilatéral de marchandises.

2. Les types de transport bilatéral 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 5, 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 prévues par la directive n° 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 (12); et
 - v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.
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. Sans préjudice des accords 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.

Article 4

Règles sociales et techniques

Dans le cadre du transport bilatéral de marchandises 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 Conseil⁸;
- (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 Conseil⁹;
- (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 Conseil¹⁰;
- (d) 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 Conseil¹¹;
- (e) 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 Conseil¹²;
- (f) 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 Conseil¹³;
- (g) 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 Conseil¹⁴.

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 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. 5).

¹² 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 057 du 2.3.1992, p. 27.

¹³ Directive 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.

¹⁴ 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).

Article 5

Équivalence des droits

1. La Commission contrôle les droits octroyés par le Royaume-Uni aux transporteurs routiers de marchandises de l'Union et 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 ne sont pas, *de jure ou de facto*, équivalents à ceux accordés aux transporteurs routiers de marchandises 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 peut, afin de rétablir l'équivalence, par voie d'actes délégués:
 - (a) limiter la capacité ou le nombre de trajets autorisés des transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni, voire les deux;
 - (b) suspendre l'application du présent règlement; ou
 - (c) adopter d'autres mesures appropriées.

Article 6

Concurrence loyale

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs routiers de marchandises de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transport de marchandises par route couverts par le présent règlement.
2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées au paragraphe 3 du présent article, lesdites conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs du Royaume-Uni, la Commission peut, pour remédier à cette situation, par voie d'actes délégués:
 - (a) limiter la capacité ou le nombre de trajets autorisés des transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni, voire les deux;
 - (b) suspendre l'application du présent règlement; ou
 - (c) adopter d'autres mesures appropriées.
3. Les actes délégués visés au paragraphe 2 peuvent être adoptés 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, ou relatives à l'octroi de licences aux transporteurs routiers de marchandises ou à la qualification, à la formation et aux contrôles médicaux des conducteurs professionnels, 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 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 Conseil¹⁵; et
 - (f) toute forme de discrimination à l'égard des transporteurs routiers de marchandises de l'Union.
4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni ou aux transporteurs routiers de marchandises du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni ou les transporteurs routiers de marchandises 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.

Article 7

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, à la Commission toute information obtenue conformément au paragraphe 1 ou toute autre information pertinente aux fins de l'application des articles 5 et 6 du présent règlement.

Article 8

Exercice de la délégation

1. Avant l'adoption d'un acte délégué au titre de l'article 5, paragraphe 2, ou de l'article 6, paragraphe 2, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016*.
2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

Article 9

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*.

¹⁵ 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).

Il s'applique à partir du jour suivant celui où les traités cessent de s'appliquer 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 est applicable jusqu'au 31 décembre 2019.

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