

Bruxelles, le 20 mai 2019
(OR. en)

9447/19

Dossier interinstitutionnel:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	9140/19
N° doc. Cion:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route – Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. La Commission a présenté sa proposition visant à modifier la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route en mai 2017. La proposition s'inscrit dans le premier train de mesures sur la mobilité et est liée à la révision proposée des règles sur l'accès à la profession et l'accès au marché du transport (règlement 1071/2009 et règlement 1072/2009).
2. La directive 2006/1/CE codifie la réglementation antérieure et prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché pour l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route entre États membres, aussi bien pour les entreprises établies sur leur territoire que pour celles établies sur le territoire d'un autre État membre.

Toutefois, la directive:

- autorise un État membre à restreindre l'utilisation de véhicules loués par des entreprises établies sur son territoire à ceux qui sont immatriculés sur son territoire et permet en outre d'interdire l'utilisation de véhicules loués dont le poids total en charge autorisé est supérieur à six tonnes pour les opérations pour compte propre;
 - est limitée, pour les entreprises établies dans un autre État membre, à la location de véhicules immatriculés dans cet État membre aux fins du trafic entre les États membres.
3. La Commission propose de modifier la directive 2006/1/CE essentiellement dans le but de lever les restrictions existantes et d'établir un cadre réglementaire clair et uniforme garantissant aux transporteurs de toute l'UE l'égalité d'accès au marché des véhicules loués.

II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

4. La commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a nommé M^{me} Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) en qualité de rapporteur. La commission TRAN a voté sur son rapport le 24 mai 2018 et le Parlement européen a adopté le texte en première lecture avec quinze amendements, le 15 janvier 2019¹.
5. Le Comité économique et social européen et le Comité européen des régions ont adopté leur avis le 6 décembre 2017 et le 1^{er} février 2018, respectivement.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

6. La Commission a présenté sa proposition et l'analyse d'impact qui l'accompagne au groupe "Transports terrestres" les 1^{er} et 21 juin 2017. Le groupe s'est réuni le 7 juillet, le 11 octobre et le 6 novembre 2017, sous la présidence estonienne, ainsi que le 26 février, le 20 mars et le 24 avril 2018, sous la présidence bulgare, afin d'analyser la proposition de manière approfondie et d'examiner les compromis de la présidence. Une première tentative de dégager une orientation générale lors de la session du Conseil "TTE" du 7 juin 2018 n'a pas abouti.

¹ Cf. document 5386/19.

7. Le groupe "Transports terrestres" a repris l'examen de la proposition sous la présidence roumaine, plus précisément les 14, 21 et 28 janvier, ainsi que le 4 avril et le 2 mai 2019, afin de discuter d'un compromis de la présidence². La plupart des délégations ont estimé que, dans l'ensemble, des progrès satisfaisants avaient été réalisés dans l'examen de la proposition, et certaines d'entre elles ont souligné que la définition d'une orientation générale permettrait de traiter ce dossier en parallèle avec les dossiers connexes du premier train de mesures sur la mobilité une fois que les négociations avec le Parlement européen débiteront. Deux délégations ont maintenu leur appréciation négative de la proposition. La Commission a maintenu une réserve générale concernant l'issue des négociations.
8. Si l'impact de la proposition sur les recettes tirées de la taxation des véhicules continue de préoccuper de nombreuses délégations, la plupart d'entre elles ont reconnu que le compromis de la présidence permet aux États membres de limiter considérablement le risque (article 1^{er}, paragraphe 2 – remplaçant l'article 3, de la directive –; considérants 3 et 4). Une délégation a estimé que les réglementations nationales relatives à l'immatriculation des véhicules pourraient pâtir d'une plus grande libéralisation de la circulation des véhicules loués, et une autre a indiqué devoir examiner la proposition de manière plus approfondie à la lumière de l'adoption récente de lois nationales.
9. En ce qui concerne l'utilisation transfrontières de véhicules loués par des entreprises établies dans un autre État membre (article 1^{er}, paragraphe 1 – modifiant l'article 2 de la directive –; considérant 4 bis), la plupart des délégations pourraient accepter la flexibilité accrue. De nombreuses délégations ont souligné, dans ce contexte, l'importance de mesures de contrôle efficaces, en particulier pour surveiller les activités de cabotage. À cet égard, la plupart des délégations ont estimé que le recours au système ERRU³ (article 1^{er}, paragraphe 2 bis – insérant un nouvel article 3 bis dans la directive –; considérants 5 bis et 5 ter) semblait raisonnable, même si certaines l'ont jugé celui-ci trop fastidieux ou pas assez efficace. Plusieurs délégations ont souligné que le système ERRU allait faire l'objet d'une actualisation complète une fois que les modifications du règlement 1071/2009 dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité auront été adoptées, et ont plaidé en faveur d'une coordination des calendriers des actualisations respectives.

² La dernière version en date figure dans le document 9140/19.

³ Registre européen des entreprises de transport routier, système assurant l'interconnexion des registres électroniques nationaux conformément à l'article 16, paragraphes 5 et 6, du règlement 1071/2009.

10. Le Comité des représentants permanents a examiné le compromis le 15 mai 2019. D'un côté, de nombreuses délégations ont exprimé leur soutien en faveur du compromis malgré la persistance de certains risques, notamment en ce qui concerne les recettes fiscales et le contrôle des opérations de transport routier effectuées dans d'autres États membres. D'un autre côté, un nombre considérable de délégations doutent qu'il soit possible d'aboutir à une orientation générale dès juin 2019. Certaines délégations ont émis une réserve d'examen négative sur la portée de l'obligation d'évaluation incombant à la Commission en ce qui concerne les recettes tirées de la taxation (article 1^{er}, paragraphe 3 – nouvel article 5 bis de la directive). Après la réunion, la présidence a conclu qu'un rapport sur l'avancement des travaux constituerait la base la plus appropriée pour un débat au Conseil.

IV. CONCLUSIONS

11. La présidence considère que les progrès satisfaisants qui ont été réalisés ont permis d'atténuer davantage les préoccupations des États membres tout en préservant l'essentiel des objectifs de la Commission.
- a) Pour éviter les effets indésirables, les États membres peuvent limiter la location par leurs entreprises de véhicules immatriculés dans un autre État membre à 30 jours par année civile et à 25 % du parc de véhicules. Grâce à cette brève période, il devrait être possible de préserver les règles nationales relatives à l'immatriculation des véhicules et d'éviter l'érosion des recettes tirées de la taxation. La possibilité de limiter la location de véhicules utilitaires légers pour des opérations pour compte propre offre une autre protection. Pour garantir un suivi exhaustif de l'impact sur les recettes tirées de la taxation, le rapport d'évaluation de la Commission pourrait être étendu à cet aspect.
 - b) Pour éviter que l'utilisation de véhicules loués par des entreprises établies dans un autre État membre ne serve à contourner les règles d'accès au marché, les véhicules doivent être équipés de la licence communautaire comme prévu par le règlement 1072/2009 et les États membres auront accès aux informations sur la part de véhicules loués dans le parc du transporteur routier grâce au système ERRU, qui est l'interface UE des registres électroniques nationaux. Compte tenu du fait que le système ERRU sera complètement révisé dans le règlement 1071/2009 (article 16)⁴, le compromis contient une obligation d'ajouter dans le registre national des informations sur le numéro d'immatriculation des véhicules loués.

⁴ Voir l'orientation générale dégagée sur la proposition concernant le règlement 1071/2009, document 15084/18, p. 16.

12. La présidence note que de nombreuses délégations ont insisté sur le lien avec les principaux dossiers du premier train de mesures sur la mobilité. Ce lien comporte deux facettes: la première, d'ordre technique, concerne la nécessité d'améliorer l'échange d'informations entre les États membres pour améliorer le suivi et le contrôle; la seconde a trait au débat politique général sur l'accès au marché et les restrictions à l'accès au marché. Le Parlement européen a adopté des positions en première lecture sur l'ensemble des dossiers concernés. Le Conseil est parvenu à une orientation générale pour trois propositions relevant du premier train de mesures sur la mobilité⁵, mais pas encore sur la proposition relative aux véhicules loués. La présidence note encore que si les délégations sont, en général, conscientes de l'importance de ce lien, elles ont exprimé des avis divergents quant au moment opportun pour faire avancer ce dossier, soit en parallèle avec les autres dossiers, soit à un stade ultérieur.
13. Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invité à prendre note des progrès réalisés sur ce dossier.
-

⁵ Cf. document 15084/18.