



Bruxelles, le 21 mai 2019  
(OR. en)

9447/1/19  
REV 1

---

---

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<sup>me</sup> 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 2019<sup>1</sup>.
5. Le Comité économique et social européen et le Comité européen des régions ont adopté leur avis le 6 décembre 2017 et le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 d'examiner un compromis de la présidence; la dernière version en date figure en annexe. 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 l'adoption de l'orientation générale permettrait de traiter ce dossier parallèlement aux 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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 ERRU<sup>2</sup> (article 1<sup>er</sup>, 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.

---

<sup>2</sup> 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<sup>er</sup>, 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/ou 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 disposer de la copie certifiée conforme de la licence communautaire, ainsi que le prévoit le règlement 1072/2009. En outre, les États membres auront accès aux informations sur les numéros d'immatriculation des véhicules loués 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)<sup>3</sup>, le compromis contient une obligation d'ajouter dans le registre national des informations sur les numéros d'immatriculation des véhicules loués.

---

<sup>3</sup> 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 mobilité<sup>4</sup>, 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.
- 

---

<sup>4</sup> Cf. document 15084/18.

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>5</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>6</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché pour l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

---

<sup>5</sup> JO C du , p. .

<sup>6</sup> JO C du , p. .

<sup>7</sup> 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 (version codifiée) (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82).

- (2) L'utilisation de véhicules loués permet de réduire les coûts des entreprises de transport de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui et, dans le même temps, d'accroître leur flexibilité opérationnelle. Elle peut donc contribuer à augmenter la productivité et la compétitivité des entreprises concernées. En outre, comme les véhicules loués tendent à être plus récents que la moyenne, ils sont également plus sûrs et moins polluants.
- (3) La directive 2006/1/CE ne permet pas aux entreprises de tirer pleinement parti des avantages de l'utilisation de véhicules loués. Cette directive autorise les États membres à restreindre l'utilisation par des entreprises établies sur leurs territoires respectifs de véhicules loués ayant un poids total en charge autorisé de plus de six tonnes pour les opérations pour compte propre. En outre, les États membres ne sont pas tenus d'autoriser l'utilisation d'un véhicule loué sur leurs territoires respectifs si le véhicule a été immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation dans un État membre autre que celui d'établissement de l'entreprise qui le prend en location.
- (4) Afin de permettre aux entreprises de profiter dans une plus large mesure des avantages de l'utilisation de véhicules loués, elles devraient pouvoir utiliser des véhicules loués dans n'importe quel État membre, et pas seulement dans celui où elles sont établies. Cela leur permettrait en particulier de faire face plus facilement aux pics de courte durée, saisonniers ou temporaires, ou de remplacer plus aisément des véhicules défectueux ou endommagés.
- (4 bis) Les États membres ne devraient pas avoir la faculté de restreindre, sur leurs territoires respectifs, l'utilisation d'un véhicule loué par une entreprise établie sur le territoire d'un autre État membre, pour autant que le véhicule soit immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un État membre quel qu'il soit et, s'il s'agit d'un véhicule nécessitant une copie certifiée conforme de la licence communautaire conformément au règlement (CE) n° 1072/2009, soit autorisé à être utilisé par l'État membre d'établissement de l'entreprise sur la base de ladite copie certifiée conforme.

- (5) Le niveau de taxation du transport routier varie toujours considérablement au sein de l'Union. Dès lors, certaines restrictions, qui influent aussi indirectement sur la libre prestation des services de location de véhicules, restent justifiées afin d'éviter des distorsions fiscales. Par conséquent, les États membres devraient avoir la faculté de limiter la durée pendant laquelle des entreprises établies sur leurs territoires respectifs peuvent utiliser un véhicule loué immatriculé ou mis en circulation dans un autre État membre. Ils devraient aussi être en mesure de limiter le nombre de ces véhicules qu'une entreprise établie sur leurs territoires respectifs est autorisée à louer.
- (5 bis) Afin de mieux faire respecter toute restriction relative à l'utilisation d'un véhicule de location immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un État membre autre que celui dans lequel est établie l'entreprise qui le prend en location, les États membres devraient avoir la faculté d'exiger que la durée du contrat de location n'excède pas la durée autorisée d'utilisation du véhicule en question. Par ailleurs, la validité des copies certifiées conformes de la licence communautaire délivrée conformément au règlement (CE) n° 1072/2009 peut être limitée à la période correspondant à la durée du contrat de location. En outre, le numéro d'immatriculation du véhicule loué peut être indiqué sur ces copies certifiées conformes.
- (5 ter) La circulation de véhicules loués ne devrait pas entraver le suivi et le contrôle de la légalité des activités exercées par des opérateurs dans des États membres autres que leur État membre d'établissement. Conformément au règlement (CE) n° 1071/2009, les opérateurs doivent transmettre aux autorités de l'État membre dans lequel ils sont établis le numéro d'immatriculation de chaque véhicule à moteur à leur disposition, afin que cette information puisse être inscrite au registre électronique national. Ledit règlement prévoit que les autorités d'autres États membres ont accès aux données qui figurent dans les registres électroniques nationaux; il devrait être possible d'effectuer, dans ces registres, des recherches ciblées concernant les véhicules dotés d'un numéro d'immatriculation autre que celui délivré par l'État membre d'établissement.

- (5<sup>quater</sup>) Afin d'assurer le respect uniforme de l'obligation de fournir, dans le registre électronique national, des informations sur le numéro d'immatriculation d'un véhicule loué, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>.
- (6) Afin d'améliorer l'efficacité des opérations de transport pour compte propre, les États membres ne devraient plus être autorisés à restreindre la possibilité d'utiliser des véhicules loués pour ce type d'opérations. Toutefois, afin d'éviter tout problème fiscal éventuel, les États membres devraient être en mesure de limiter l'utilisation d'un véhicule dont le poids maximal en charge autorisé n'est pas supérieur à 3,5 tonnes pour les opérations de transport pour compte propre s'il est immatriculé en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise qui l'utilise.
- (7) La mise en œuvre et les effets de la présente directive devraient être suivis par la Commission et faire l'objet d'un rapport. Dans ce rapport, il convient d'examiner en particulier si la présente directive a entraîné l'utilisation de véhicules anciens ou de certains types de véhicules et, par conséquent, a eu un effet sur la sécurité routière, et si elle a créé des difficultés en matière de respect de la législation, y compris les règles en matière de cabotage. Toute action future dans ce domaine devrait être envisagée à la lumière de ce rapport.
- (8) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les seuls États membres mais peuvent, en raison de la nature transfrontière du transport routier et des problèmes que la présente directive entend résoudre, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité, la directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (9) Il convient dès lors de modifier la directive 2006/1/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

<sup>8</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

### *Article premier*

La directive 2006/1/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"Chaque État membre admet l'utilisation sur son territoire des véhicules pris en location par les entreprises établies sur le territoire d'un autre État membre pour autant que:";

ii) le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) le véhicule soit immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un État membre, quel qu'il soit, et utilisé en conformité avec les dispositions des règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009 dans l'État membre d'établissement de l'entreprise qui l'utilise, le cas échéant."

2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

### *"Article 3*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les entreprises établies sur leurs territoires respectifs puissent utiliser des véhicules loués pour le transport de marchandises par route, dans les mêmes conditions que les véhicules leur appartenant, pour autant que les conditions fixées à l'article 2 soient remplies.
2. Lorsque le véhicule loué est immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un autre État membre, l'État membre d'établissement de l'entreprise peut:
  - a) limiter la durée d'utilisation du véhicule loué sur son territoire pour autant qu'il autorise la même entreprise à utiliser le véhicule loué pendant une période de trente jours consécutifs au cours d'une année civile donnée; l'État membre pourra alors exiger que la durée du contrat de location ne dépasse pas la limite qu'il a fixée;

- b) limiter le nombre de véhicules loués qu'une entreprise peut utiliser pour autant qu'il autorise l'utilisation d'un nombre minimal de véhicules. Ce nombre minimal correspond à au moins 25 % du parc de véhicules de transport de marchandises qui appartient à l'entreprise au 31 décembre de l'année précédant la demande d'autorisation pour l'utilisation du véhicule loué. Dans le cas d'une entreprise possédant un parc global composé de plus d'un et moins de quatre véhicules, celle-ci est autorisée à utiliser au moins un véhicule loué;
- c) limiter l'utilisation d'un tel véhicule dont le poids maximal en charge autorisé n'est pas supérieur à 3,5 tonnes pour les opérations de transport pour compte propre."

2 bis) L'article suivant est inséré:

*"Article 3 bis*

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les informations relatives au numéro d'immatriculation d'un véhicule loué figurent dans le registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.

La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5 *ter*, paragraphe 2."

3) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 5 bis*

Au plus tard le [OP: insérer la date correspondant à cinq ans après la date limite de transposition de la présente directive], la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive. Le rapport contient des informations sur l'utilisation de véhicules loués dans un État membre autre que l'État membre d'établissement de l'entreprise qui prend le véhicule en location. Ce rapport examine également les effets sur la sécurité routière [, sur les recettes fiscales] et sur l'application des règles en matière de cabotage conformément au règlement (CE) n° 1072/2009. Sur la base de ce rapport, la Commission détermine s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires."

### *Article 5 ter*

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique."

### *Article 2*

3. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [OP: insérer la date correspondant à [vingt-quatre] mois après l'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

### *Article 3*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le ...

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*