

Bruxelles, le 12 janvier 2022
(OR. en)

5271/22

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0113(COD)**

**TRANS 17
CODEC 35**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 janvier 2022
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 14 final
Objet:	COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la position du Conseil sur l'adoption d'une 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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 14 final.

p.j.: COM(2022) 14 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

**conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union
européenne**

concernant la

**position du Conseil sur l'adoption d'une 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**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une 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

1. Contexte

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil [document COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)]:	6 juin 2017
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	6 décembre 2017
Date de l'avis du Comité européen des régions:	1 ^{er} février 2018
Date de la position du Parlement européen en première lecture:	15 janvier 2019
Date de transmission de la proposition modifiée:	22 février 2019
Date de l'adoption de la position du Conseil:	20 décembre 2021

2. Objet de la proposition de la Commission

L'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués (en lieu et place de véhicules appartenant aux entreprises) peut améliorer la répartition des ressources (nul besoin, par exemple, d'investir dans des véhicules sous-utilisés) et accroître la flexibilité offerte aux entreprises et leur productivité. La proposition vise à promouvoir l'utilisation de véhicules loués en supprimant tout ou partie des possibilités dont disposent les États membres pour restreindre leur utilisation en vertu de la directive 2006/1/CE¹.

Les États membres peuvent actuellement restreindre l'utilisation de véhicules de plus de 6 tonnes loués pour le transport pour compte propre; ils peuvent également restreindre, sur leurs territoires respectifs, l'utilisation de véhicules pris en location par une entreprise hors de son pays d'établissement. Étant donné que l'utilisation de tels véhicules est autorisée dans certains États membres mais pas dans d'autres, il existe un lacis juridique dans l'UE, ce qui crée une insécurité juridique. L'un des objectifs de la proposition était d'obtenir la sécurité juridique nécessaire à l'utilisation de véhicules loués dans toute l'UE. Un autre objectif était d'autoriser l'utilisation de véhicules loués (et immatriculés) dans un autre État membre, afin de faire face aux pics de courte durée, saisonniers ou temporaires, ou de remplacer des véhicules défectueux ou endommagés.

¹ 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).

3. Observations sur la position du Conseil

3.1. Durée minimale de location

La question la plus épineuse pour les colégislateurs était de déterminer la durée minimale pendant laquelle les États membres doivent autoriser l'utilisation de véhicules loués portant une plaque d'immatriculation étrangère par les entreprises établies en vertu de leur législation. La position du Conseil repose sur une solution en deux volets, qui établit un lien entre la durée minimale de location et les règles nationales relatives à l'immatriculation des véhicules loués. Les États membres seraient libres soit d'autoriser l'utilisation de véhicules loués portant une plaque d'immatriculation étrangère pour une durée de 30 jours consécutifs uniquement (pour les États membres où il existe une obligation d'immatriculation après 30 jours ou moins), soit d'autoriser l'utilisation de tels véhicules pendant une durée de 2 mois (pour les États membres dont les règles d'immatriculation sont plus «généreuses»). Si un État membre le souhaite, il serait également possible de procéder à une libéralisation complète (absence totale d'obligation d'immatriculation pour les véhicules étrangers utilisés par les entreprises de l'État membre). Le Conseil a également adopté des règles qui obligent les transporteurs à inscrire les véhicules loués, y compris ceux loués dans un État membre autre que l'État membre d'établissement, dans les registres électroniques nationaux des entreprises de transport routier.

La Commission peut souscrire à cette solution de compromis car elle reflète l'objectif de la proposition de la Commission d'offrir une plus grande flexibilité sur le marché des véhicules loués que celle prévue par la directive en vigueur. Les États membres ne peuvent désormais introduire de limitations que pour leurs propres entreprises, alors que la directive en vigueur les autorise à introduire des restrictions à la location de véhicules pour les entreprises étrangères. En vertu de la directive en vigueur, les États membres ont la possibilité de demander que les véhicules loués portant une plaque d'immatriculation étrangère fassent l'objet d'une immatriculation nationale immédiate. Selon la position du Conseil, tous les États membres devront désormais autoriser l'utilisation de tels véhicules pour une durée minimale (30 jours), pendant laquelle ils ne pourront pas demander l'immatriculation nationale (qui est coûteuse et contraignante pour les entreprises). Les dispositions relatives aux obligations faites aux transporteurs d'inscrire les véhicules loués dans les registres électroniques nationaux sont également acceptables, car elles permettent un meilleur contrôle de tels véhicules par les autorités nationales.

Étant donné que la directive modifiée entraînera probablement une plus grande utilisation de véhicules loués et que de tels véhicules sont souvent plus récents et plus respectueux de l'environnement, cette solution est également bénéfique à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat.

3.2. Limitation de la possibilité de location à 25 % des véhicules «à la disposition» d'une entreprise

En ce qui concerne le seuil minimal relatif au parc de véhicules d'une entreprise sous lequel l'État membre d'établissement de l'entreprise ne peut pas restreindre l'utilisation de véhicules loués et immatriculés dans un autre État membre, le texte du Conseil dispose ce qui suit:

*«25 % du parc de véhicules de transport de marchandises qui est à la **disposition** de l'entreprise conformément à l'article 5, paragraphe 1, point g), du règlement (CE) n° 1071/2009 soit le 31 décembre de l'année précédant l'utilisation du véhicule loué soit le*

jour où l'entreprise commence à utiliser le véhicule loué, selon les modalités fixées par l'État membre.»

Le Conseil n'a toutefois pas voulu inclure les véhicules qui sont à la disposition d'une entreprise et qui ont été loués (et immatriculés) à l'étranger. Ainsi, par exemple, si l'entreprise est établie dans un État membre qui fait pleinement usage de cette restriction et si elle a 120 véhicules à sa disposition, dont 20 sont immatriculés dans un autre État membre, alors elle ne peut louer que 5 véhicules supplémentaires dans un autre État membre, pour atteindre un total de 25 véhicules de ce type ($25\% \text{ de } 120 - 20 = 25$), en lieu et place de 10 véhicules supplémentaires ($25\% \text{ de } 120 = 30$).

La Commission est disposée à accepter la position du Conseil. La notion «à la disposition» est bien établie [voir article 1^{er}, paragraphe 5, point d) iii), et article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1072/2009²] et ne saurait être mal comprise de façon à se méprendre sur la signification de l'expression «véhicules appartenant à une entreprise». De nombreux camions sont loués; les locataires ont la propriété économique, mais le loueur conserve la propriété légale, de sorte que l'interprétation qu'il conviendrait de donner à l'«appartenance» n'est pas claire. La notion de «véhicules à la disposition d'une entreprise» est bien entendu plus large que celle de «véhicules appartenant à une entreprise», puisqu'elle inclut également tous les véhicules détenus en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing) et pas uniquement les véhicules appartenant entièrement à une entreprise. Cette notion permet donc d'augmenter le nombre de véhicules loués et d'accroître la flexibilité offerte aux transporteurs, ce qui constituerait un autre argument en sa faveur.

3.3. Services pour compte propre

La position du Conseil autorise les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules loués pour le transport pour compte propre uniquement dans le cas des véhicules immatriculés dans un autre État membre, quel que soit leur poids.

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).

La Commission peut souscrire à cette solution car elle exclura les restrictions relatives aux entreprises nationales qui utilisent des véhicules loués nationaux pour le transport pour compte propre. De telles restrictions sont possibles en vertu de la directive existante. L'un des points principaux de la proposition de la Commission visait à supprimer cette disposition très restrictive, pour laquelle le besoin du marché est nul. La Commission peut souscrire à la solution du Conseil qui autorise uniquement des restrictions pour le transport pour compte propre effectué par des véhicules portant une plaque d'immatriculation étrangère. Cette restriction peut être justifiée, car les États membres ne peuvent exercer aucun contrôle sur de tels véhicules, ceux-ci n'étant pas inscrits dans les registres nationaux des transporteurs (qui ne contiennent que les transporteurs professionnels et pas les transporteurs pour compte propre). Pour ce qui est des véhicules nationaux utilisés pour le transport pour compte propre, un tel contrôle est possible puisque les véhicules concernés doivent être immatriculés conformément aux règles nationales d'immatriculation applicables à tous les véhicules.

4. CONCLUSION

La position du Conseil est acceptable pour la Commission. Elle reflète les objectifs de la proposition de la Commission et permettra d'accroître considérablement la flexibilité offerte aux entreprises d'utiliser des véhicules loués qui sont immatriculés dans d'autres États membres, ou d'utiliser de tels véhicules pour le transport pour compte propre. Elle permet dès lors de franchir une étape importante dans la mise en œuvre du premier train de mesures sur la mobilité. Étant donné que la législation modifiée entraînera probablement une plus grande utilisation de véhicules loués et que de tels véhicules sont souvent plus récents et plus respectueux de l'environnement, cette solution est également bénéfique à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe.