

Bruxelles, le 12 mai 2021  
(OR. en)

8639/21

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2017/0113(COD)

---

---

TRANS 272  
CODEC 673

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1re partie) / Conseil
N° doc. préc.:	ST 8379/21 + COR 1
N° doc. Cion:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Objet:	<b>Préparation de la session du Conseil "<u>Transports, télécommunications et énergie</u>" du 3 juin 2021</b>  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  – Orientation générale

---

### I. INTRODUCTION

1. La Commission a présenté sa proposition de modification de la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route en mai 2017, dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité.
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 dans cet État membre 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.
  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 sa position en première lecture, qui contient 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.

## **II. 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 ensuite réuni régulièrement durant les présidences estonienne, roumaine, bulgare et croate. Le dossier a été présenté à plusieurs reprises au Conseil en vue d'une orientation générale et, en juin 2020, il a été soumis au Comité des représentants permanents en vue d'un mandat de négociations.

---

<sup>1</sup> Voir doc. ST 5386/19.

7. Les membres du groupe ont poursuivi leurs travaux durant la présidence portugaise lors de réunions informelles tenues les 9 et 24 février, les 9 et 24 mars et le 19 avril 2021. La présidence a proposé quelques modifications au texte de compromis, notamment à l'article 3, paragraphe 2, et aux considérants 5 et 6 de la directive modifiée, qui permettent à un État membre de limiter l'utilisation de véhicules loués par des entreprises établies sur son propre territoire, ainsi qu'à l'article 3 *bis*, paragraphe 3, de la directive modifiée et à l'article 2 de la directive modificative, qui concerne la mise en œuvre des outils de contrôle et le délai de transposition pour les États membres.
8. La plupart des délégations ont soutenu les modifications proposées et peuvent accepter, à titre de compromis, le texte révisé au fil du temps. Certaines d'entre elles continuent d'être préoccupées par d'éventuelles répercussions négatives sur les recettes de l'État. Un petit nombre de délégations n'est pas favorable à la proposition et certaines d'entre elles ont l'intention de s'abstenir dans la suite du processus, en particulier parce qu'elles estiment que la directive révisée accroîtrait le risque de transports de cabotage dissimulés illégaux.
9. Le 28 avril 2021, le Comité des représentants permanents a donné des orientations pour la suite des travaux, en prenant acte du large soutien exprimé en faveur de la voie à suivre proposée par la présidence. Par la suite, la présidence a diffusé un nouveau texte de compromis adapté<sup>2</sup>, qui est le même que celui qui figure à l'annexe du présent rapport. Aucune délégation n'a formulé d'observations supplémentaires.

### III. CONCLUSION

10. Le Comité des représentants permanents est invité à confirmer le compromis dégagé au niveau du groupe et à transmettre le texte révisé de la proposition de la Commission, qui figure en annexe, au Conseil afin qu'il marque son accord sur une orientation générale.

---

<sup>2</sup> Voir le document 8379/21 + COR 1.

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>3</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>4</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>5</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>3</sup> JO C du , p. .

<sup>4</sup> JO C du , p. .

<sup>5</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 que les entreprises puissent 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 en vertu du règlement (CE) n° 1072/2009, que son utilisation soit autorisée par l'État membre d'établissement de l'entreprise sur la base de ladite copie certifiée conforme.
- (4 ter) Afin de simplifier la fourniture de preuves pertinentes, des documents sous forme électronique devraient être admis comme moyens de prouver le respect de la directive 2006/1/CE.

- (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 est autorisée à louer. Cette limite ne devrait pas être inférieure à un certain pourcentage du nombre de véhicules dont l'entreprise dispose, calculé en excluant les véhicules loués dans un autre État membre et non immatriculés dans l'État membre d'établissement de l'entreprise.
- (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 du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup>, les registres électroniques nationaux doivent contenir les numéros d'immatriculation des véhicules qui sont à la disposition d'une entreprise de transport routier. Ces informations devraient également concerner les véhicules loués dans un État membre autre que l'État membre d'établissement de l'entreprise. Le règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit aussi 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 *quater*) 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 être introduites 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>7</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, il y a lieu de conserver cette possibilité lorsque le véhicule est immatriculé en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise qui l'utilise.

---

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51). [La référence inclut les dernières modifications en date apportées par le règlement (UE) 2020/1055, premier train de mesures sur la mobilité.]

<sup>7</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).

- (7) La mise en œuvre et les effets de la [...] directive 2006/1/CE devraient être suivis par la Commission et faire l'objet d'un rapport. Dans ce rapport, il convient d'examiner en particulier si la directive 2006/1/CE modifiée par la présente directive a entraîné l'utilisation accrue 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 en ce qui concerne les règles relatives au cabotage, et d'accorder une attention spéciale à l'impact sur les recettes fiscales des États membres. L'élaboration de ce rapport serait facilitée si les États membres communiquaient à la Commission, sur une base volontaire, les informations pertinentes sur les recettes fiscales. 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 [...] 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 énoncé audit article, la présente 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:



## *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 partie 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.";

b) au paragraphe 2, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"Le respect des conditions visées au paragraphe 1, points a) à d), doit être prouvé par les documents suivants, qui doivent se trouver à bord du véhicule et qui sont présentés sur papier ou sous forme électronique:";

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 de tels véhicules 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 ces véhicules 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 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. 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. Le pourcentage minimum visé au présent point fait référence au parc de véhicules de marchandises dont l'entreprise dispose sur la base des véhicules immatriculés ou mis en circulation conformément à la législation de cet État membre;
  - c) limiter l'utilisation de tels véhicules aux opérations de transport pour compte propre."

2 bis) L'article suivant est inséré:

"Article 3 bis

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que le numéro d'immatriculation d'un véhicule loué à la disposition d'une entreprise de transport routier à laquelle s'applique le règlement (CE) n° 1071/2009, lorsque ce véhicule est immatriculé ou mis en circulation conformément aux dispositions législatives d'un État membre autre que l'État membre d'établissement de l'entreprise qui prend le véhicule en location, figure dans le registre électronique national visé à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que le traitement des données visées au premier alinéa du présent paragraphe soit conforme aux exigences relatives aux informations visées à l'article 16, paragraphe 2, point g), du règlement (CE) n° 1071/2009, précisées à l'article 16, paragraphe 2, alinéas 3 et 5, et à l'article 16, paragraphes 3 et 4 dudit règlement.

2. Au plus tard quatorze mois après l'adoption d'un acte d'exécution relatif à une formule commune permettant de calculer le niveau de risque visé à l'article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil\*, la Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les exigences minimales relatives aux données qui doivent être introduites dans le registre électronique national afin de faciliter l'interconnexion des registres, et précise les fonctionnalités permettant que ces informations soient mises à la disposition des autorités compétentes lors de contrôles sur route. Ces exigences et fonctionnalités minimales sont conformes aux exigences et fonctionnalités établies conformément à l'article 16, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1071/2009.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 5 *ter*, paragraphe 2.

3. Les États membres veillent à ce que les données visées au premier alinéa soient mises à la disposition des autorités compétentes lors de contrôles sur route.";

\* Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35).";

- 3) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 5 bis*

Au plus tard le [cinq ans après la date limite de transposition de la présente directive visée à l'article 2, paragraphe 1, de la présente directive modificative], la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive. Ce 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*

La Commission est assistée par le comité institué par l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil\*.

Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil\*\* s'applique.

\* 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).

\*\* 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 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 21 août 2023<sup>8</sup>.

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.

---

<sup>8</sup> [Note: correspond à 36 mois après l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2020/1055.]

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert 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*

---