

COM (2017) 282 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 7 juin 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 7 juin 2017

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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

E 12127

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017
(OR. en)

9669/17

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

**TRANS 213
CODEC 924**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 ^{er} juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 282 final
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 282 final.

p.j.: COM(2017) 282 final



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

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

{ SWD(2017) 196 final }

{ SWD(2017) 197 final }

{ SWD(2017) 198 final }

{ SWD(2017) 199 final }

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

La directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route¹ prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché pour l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués dans le marché unique. Ce faisant, elle vise à (i) optimiser l'affectation des ressources en limitant le gaspillage des facteurs de production (par ex. le capital immobilisé dans des véhicules sous-utilisés) et (ii) accroître la flexibilité et la productivité des entreprises concernées. Tous les objectifs sont liés à l'utilisation de véhicules loués.

Toutefois, dans le même temps, la directive autorise les États membres à restreindre l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués aux véhicules d'un poids total en charge supérieur à six tonnes pour les opérations pour compte propre. Elle permet aussi de limiter l'utilisation des véhicules loués dans un autre État membre que celui où est établie l'entreprise qui les prend en location.

Ces restrictions limitent l'efficacité de la directive. En outre, elles induisent une charge inutile pour les entreprises et constituent un ensemble de règles hétéroclite, ce qui crée la confusion parmi les transporteurs. Réduire la charge qui pèse sur les entreprises et clarifier la réglementation constituent les principaux objectifs du programme de l'Union européenne pour une réglementation affûtée (REFIT), dont la présente proposition fait partie.

Il est donc proposé de supprimer la possibilité de restreindre l'utilisation de véhicules loués pour des opérations pour compte propre. En outre, l'utilisation d'un véhicule loué dans un autre État membre doit être autorisée pendant au moins quatre mois pour permettre aux entreprises de faire face à des pics de demande saisonniers ou temporaires et/ou remplacer les véhicules défectueux ou endommagés. Permettre aux États membres de limiter à quatre mois l'utilisation d'un véhicule loué dans un État membre autre que celui où est établie l'entreprise qui le prend en location semble nécessaire afin d'éviter d'éventuelles distorsions, étant donné les différences considérables qui existent entre États membres en ce qui concerne la taxation des véhicules routiers.

Dans l'ensemble, la proposition garantit aux transporteurs l'égalité d'accès, dans l'ensemble de l'UE, au marché des véhicules loués. Elle établit également un cadre réglementaire uniforme dans l'ensemble de l'UE et permet aux transporteurs d'exercer leurs activités de transport de la manière la plus efficace possible. Étant donné que les véhicules loués sont généralement plus récents, plus sûrs et moins polluants, la proposition réduit les externalités négatives du transport routier.

La présente proposition fait partie d'une série de propositions dans le domaine du transport routier que la Commission a l'intention d'adopter en 2017, afin que le cadre législatif régissant le secteur du transport routier dans l'Union européenne résiste à l'épreuve du temps.

¹ JO L 33 du 4.2.2006, p. 82.

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

Les véhicules de transport de marchandises loués sont mentionnés dans les règlements (CE) n° 1071/2009² et (CE) n° 1072/2009³, dans le cadre des conditions d'établissement stable d'un transporteur (qui est l'une des exigences pour l'accès à la profession de transporteur par route) et dans le cadre des règles relatives à la licence communautaire, dont une copie certifiée conforme doit être mise à la disposition du titulaire de la licence pour chaque véhicule loué. En ce sens, l'exploitation de véhicules loués est liée à l'accès au marché du transport international de marchandises par route. Les deux règlements et la directive forment le cadre juridique dans lequel opère le secteur du transport routier de marchandises dans l'Union européenne. L'application des dispositions de ces trois actes juridiques est étroitement liée. En ce qui concerne notamment l'application de la limitation (facultative) dans le temps proposée, en vertu de laquelle l'utilisation d'un véhicule loué dans un État membre autre que celui où l'entreprise est établie peut être limitée à quatre mois, la proposition de modification ayant trait au règlement (CE) n° 1071/2009 est pertinente. Selon cette proposition, chaque État membre serait tenu d'indiquer dans son registre électronique national le numéro de la plaque d'immatriculation de tout véhicule mis à la disposition d'un transporteur. Une telle règle devrait être d'une grande utilité pour contrôler la conformité avec toute limitation dans le temps visée ci-dessus.

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

La proposition est pleinement conforme à la priorité de la Commission de créer un marché intérieur plus approfondi et plus équitable. Le marché intérieur pour la fourniture de services de transport utilisant des véhicules de transport de marchandises loués et pour la fourniture de services de location et location-bail de véhicules sera renforcé. Elle est également conforme aux objectifs de la politique commune des transports décrite dans le livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁴. La présente proposition réduit également la charge réglementaire pesant sur les opérateurs et précise le cadre juridique, deux objectifs du programme REFIT.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente directive est l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE.

Le transport routier revêt un caractère de plus en plus international. La part du transport routier international dans l'activité totale du transport de marchandises dans ce qui est actuellement l'UE-28 a augmenté, passant d'environ 28 % en 2000 à près de 36 % en 2014⁵.

² JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

³ JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

⁴ COM(2011) 144 final du 28.3.2011.

⁵ Voir «EU transport in figures. Statistical Pocketbook» 2016, tableaux 2.2.4b et 2.2.4c; disponible en ligne à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

Seule l'Union européenne peut fournir un cadre juridique uniforme dans le marché intérieur de plus en plus intégré de la fourniture de services de transport routier. Sans intervention de l'UE, les États membres n'assureraient pas les conditions de concurrence équitables qui sont nécessaires au sein du marché intérieur. Le problème que constitue l'actuelle mosaïque de règles nationales ne peut être résolu que grâce à l'action de l'UE. Un cadre juridique uniforme permettra de réduire les coûts de mise en conformité et d'application dans l'ensemble de l'UE. Étant donné que la directive permet actuellement aux États membres de restreindre l'utilisation de véhicules loués sous certaines conditions, réduire la marge de manœuvre des États membres quant à l'imposition de restrictions sur l'utilisation de véhicules loués impose de modifier la directive, ce qui ne peut être fait qu'au niveau de l'UE.

- **Proportionnalité**

Comme indiqué au point 7.4 de l'analyse d'impact, la proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes relevés. La proposition ne contient que des modifications ciblées de la directive qui contribuent à améliorer le cadre législatif dans lequel le secteur du transport routier de marchandises et celui de la location et de la location-bail de véhicules exercent leurs activités dans l'UE.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte à modifier est une directive, l'acte modificatif proposé devrait, en principe, revêtir la même forme.

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**

Le document de travail des services de la Commission relatif à l'évaluation *ex post* de la directive 2006/1/CE a été adopté parallèlement à la présente proposition⁶. Une étude externe a été menée en 2015 et 2016. Son rapport final est publié sur le site web⁷ de la Commission.

Selon les principales conclusions de l'évaluation *ex post*, la directive 2006/1/CE pourrait atteindre ses objectifs plus efficacement si elle n'autorisait pas les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués dans certains segments du marché et sous certaines conditions. Les restrictions concernant la location transfrontière de véhicules de transport de marchandises empêchent les opérateurs d'optimiser l'utilisation de leurs flottes en transférant leurs véhicules là où ils sont le plus nécessaires. En outre, les restrictions relatives à l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués réduisent également l'efficacité de la directive 2006/1/CE dans la mesure où elles augmentent les coûts de mise en conformité pour les transporteurs comme pour les sociétés de location/location-bail de véhicules, ainsi que les coûts d'exécution et d'application pour les autorités publiques. En l'absence de restrictions, ces coûts s'avèrent faibles et négligeables.

Autoriser les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués va également à l'encontre des besoins de l'économie européenne en termes d'accroissement de la souplesse et de l'efficacité des activités de transport routier de

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

marchandises, et n'est pas totalement conforme aux priorités politiques actuelles visant à approfondir le marché unique et à promouvoir l'utilisation de véhicules plus sûrs, plus propres et plus économes en carburant.

- **Consultation des parties intéressées**

Les parties intéressées ont eu plusieurs fois la possibilité d'apporter des contributions pendant l'évaluation *ex post* et l'analyse d'impact. Outre les entretiens avec les parties intéressées (27 entretiens ont été réalisés à l'automne 2015 pour l'évaluation *ex post* et 33 au cours du deuxième semestre de 2016 pour l'analyse d'impact), une consultation publique en ligne de 12 semaines (couvrant à la fois l'évaluation *ex-post* et l'analyse d'impact) a eu lieu entre le 11 août et le 4 novembre 2016 (27 réponses) et une consultation des PME a été organisée pendant 7 semaines (entre le 22 septembre et le 11 novembre 2016) par l'intermédiaire du panel PME du réseau Entreprise Europe. La consultation du panel PME a consisté en deux questionnaires distincts, l'un concernant l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués (156 réponses) et l'autre sur l'utilisation d'autobus et d'autocars loués (94 réponses).

La consultation a permis de recueillir un certain nombre de données et de précieuses contributions auprès des professionnels. L'un de ses résultats était que l'absence de règles européennes relatives à l'utilisation d'autobus et d'autocars loués n'était pas vraiment un problème et qu'il n'existait pas de segment de marché spécifique pour la location d'autobus et d'autocars. C'est pourquoi l'une des options stratégiques envisagées initialement, qui aurait étendu le champ d'application de la directive à l'utilisation des autobus et des autocars loués, a été écartée.

La consultation a également fourni des informations sur les justifications avancées par les États membres pour appliquer des restrictions sur l'utilisation de véhicules loués. Certaines autorités publiques et certains représentants syndicaux craignent une pression concurrentielle accrue suite à la suppression des restrictions relatives à l'utilisation des véhicules pris en location pour des opérations pour compte propre et davantage de difficultés d'application de la législation sur le transport routier en cas d'autorisation de l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre. Si les justifications des restrictions concernant l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre ont été prises en compte, celles liées aux restrictions d'utilisation de véhicules loués pour des opérations pour compte propre n'étaient pas convaincantes.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a été soutenue par un contractant externe qui a mené une étude sur l'évaluation *ex post* de la directive et une étude d'appui pour l'analyse d'impact.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a reçu un avis positif, avec réserves, du comité d'examen de la réglementation. Ces réserves ont été prises en compte en fournissant davantage de détails sur le contexte politique, en expliquant l'ampleur des problèmes recensés et la raison pour laquelle ils doivent être résolus dès à présent, en écartant l'option politique initiale qui aurait étendu le champ d'application de la directive à l'utilisation des autobus et des autocars loués (cette option n'ayant pas pu être justifiée), en expliquant les risques liés à la non-obtention des résultats escomptés de l'option privilégiée (compte tenu notamment des mesures pouvant éventuellement encourager des opérations de planification fiscale ou

d'optimisation fiscale et des difficultés rencontrées éventuellement par les États membres dans l'application de la législation sur le transport routier), en prévoyant une tentative de quantification de la réduction des coûts administratifs et en fournissant davantage d'informations sur la consultation des parties prenantes.

Les options stratégiques suivantes ont été examinées:

Option 0: Émettre des orientations et des recommandations.

Option 1: Modifications législatives ciblées.

Option 1a: Autoriser l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués pour des opérations pour compte propre dans l'ensemble de l'UE.

Option 1b: Autoriser l'utilisation de véhicules de transport de marchandises qu'un opérateur établi dans un État membre a loués dans un autre État membre pendant un certain laps de temps (trois ou quatre mois), par exemple pour répondre aux pics de demande saisonniers ou temporaires.

Option 1c: Combinaison des options 1a et 1b.

Option 2: Même règles (ou du moins pas plus restrictives) pour l'utilisation des véhicules loués que pour l'utilisation des véhicules détenus par les entreprises.

L'option 1c est l'option privilégiée car elle est la plus efficace pour résoudre l'ensemble des problèmes recensés sans aller au-delà de ce qui est nécessaire pour ce faire. Elle est préférable à l'option 2 car cette dernière ne permettrait pas de remédier à la disparité des règles au sein de l'UE concernant l'utilisation des véhicules pris en location. Au contraire, les différentes règles de chaque État membre resteraient en place, pour autant qu'elles ne défavorisent pas les véhicules loués par rapport aux véhicules détenus par les opérateurs (par exemple, exigences liées à la réimmatriculation d'un véhicule acheté/loué dans un autre État membre).

Dans le cadre de l'option privilégiée, les coûts d'exploitation des transporteurs de l'UE pourraient être réduits d'un montant total de 158 millions d'euros en 2030. Un transporteur passant des véhicules propres à des véhicules loués devrait voir ses coûts d'exploitation diminuer d'environ 2 %. En outre, le secteur de la location/location-bail de véhicules aurait quelque 81 millions d'euros à gagner, ce qui porterait l'avantage économique annuel total à environ 240 millions d'euros en 2030. L'option privilégiée permettrait par ailleurs de créer près de 5 000 nouveaux emplois, 2 900 dans le secteur de la location/location-bail de véhicules et 1 700 dans le secteur du transport routier de marchandises.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition s'inscrit dans le cadre du programme REFIT de la Commission. Elle vise à simplifier les règles relatives à l'utilisation des véhicules pris en location. L'ouverture du marché pour l'utilisation de véhicules loués pour des opérations pour compte propre permettra d'éliminer toutes les restrictions, ce qui réduira les coûts de mise en conformité supportés par les opérateurs. Fournir un cadre homogène pour l'utilisation de véhicules loués dans un autre État membre (du moins pendant une durée allant jusqu'à quatre mois) devrait apporter une plus grande clarté juridique et aider les opérateurs à économiser jusqu'à 12,8 millions d'euros en coûts de radiation et de réimmatriculation de leurs véhicules

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁸.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La mise en œuvre de la présente directive fera l'objet d'un suivi attentif. La Commission présentera un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive au plus tard cinq ans après l'expiration du délai de transposition. En continuant de libéraliser l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués, la présente directive devrait permettre de dynamiser le marché des véhicules de location et entraîner une réduction des coûts et davantage de souplesse et de rentabilité pour les opérateurs. Les informations pertinentes doivent être recueillies auprès des autorités nationales compétentes, des représentants des sociétés de location et de location-bail de véhicules et par le biais d'une enquête menée auprès des transporteurs routiers. Des informations utiles devraient également provenir des registres électroniques nationaux et des entreprises de transport routier. Étant donné que dans le futur, les transporteurs devront indiquer le numéro de la plaque d'immatriculation des véhicules à leur disposition, il devrait être facile d'obtenir via ces registres un aperçu de la part des véhicules immatriculés à l'étranger dans la flotte de véhicules.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les éléments clés de la proposition sont les suivants:

Modification de l'article 2 de la directive 2006/1/CEE

L'article 2 établit le cadre des règles que les États membres appliquent pour l'utilisation de véhicules loués sur leur propre territoire par des entreprises établies sur le territoire d'un autre État membre. Dans ce contexte, la limitation de la portée de cet article au «trafic entre États membres» est obsolète, étant donné que les véhicules loués peuvent également être utilisés pour des opérations de cabotage, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1072/2009.

Les dispositions actuelles permettent aux États membres de restreindre l'utilisation de véhicules loués dans un État membre autre que celui où est établie l'entreprise qui les prend en location. Cela crée une mosaïque de règles dans l'ensemble de l'UE et une insécurité juridique qui, à son tour, empêche les entreprises de bénéficier de conditions de location potentiellement plus économiquement avantageuses au-delà des frontières. Il est donc proposé de permettre aux entreprises d'utiliser dans l'ensemble de l'UE des véhicules loués n'importe où dans l'UE.

Comme les taux de taxation des véhicules sont encore très disparates au sein de l'Union européenne, et afin d'éviter toute distorsion fiscale, les États membres peuvent limiter la

⁸ Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO C 326 du 26.10.2012, p. 391).

durée d'utilisation sur leurs territoires respectifs d'un véhicule loué dans un État membre autre que celui où l'entreprise est établie, cette durée ne pouvant toutefois pas être inférieure à quatre mois. Cette période minimale de quatre mois est destinée à assurer que les véhicules loués (et immatriculés) dans un autre État membre peuvent être utilisés pour répondre, en particulier, à des pics de demande de courte durée, saisonniers ou temporaires, ou à remplacer des véhicules défectueux ou endommagés.

Modification de l'article 3 de la directive 2006/1/CEE

L'article 3 établit le cadre des règles que les États membres appliquent pour l'utilisation de véhicules loués par des entreprises établies sur leur propre territoire. Les dispositions actuelles s'appliquent aux véhicules loués immatriculés ou mis en circulation licitement dans l'État membre lui-même, «pour autant que les conditions fixées à l'article 2 soient remplies». Étant donné que l'article 2 modifié autorise l'utilisation de véhicules loués immatriculés ou licitement mis en circulation dans tout État membre, le paragraphe 1 est modifié pour supprimer cette incohérence. Il devrait être possible d'utiliser un véhicule qui a été immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation dans un État membre autre que celui où est établie l'entreprise qui le prend en location non seulement pour les opérations de transport dans un autre État membre (conformément à l'article 2 modifié), mais également pour des opérations de transport dans l'État membre où est établie l'entreprise qui prend en location.

Le paragraphe 2 est supprimé étant donné que les États membres n'auront plus la liberté de restreindre l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués pour des opérations pour compte propre. Les entreprises de toute l'UE devraient être autorisées à utiliser des véhicules loués pour des opérations pour compte propre et à profiter des avantages correspondants. Elles ne devraient pas être contraintes d'utiliser des véhicules leur appartenant ou de sous-traiter les activités de transport à des entreprises fournissant de tels services pour compte d'autrui. Les véhicules appartenant à des entreprises qui les utilisent pour des opérations pour compte propre sont souvent sous-utilisés et sont, en moyenne, plus anciens, moins sûrs et plus polluants que les véhicules loués.

Nouvel article 5 bis inséré dans la directive 2006/1/CE

La présente directive constitue une nouvelle étape dans l'ouverture du marché concernant l'utilisation de véhicules loués pour le transport de marchandises par route. En permettant l'utilisation d'un véhicule loué dans un État membre autre que celui où est établie l'entreprise qui le prend en location, du moins pendant une période de quatre mois, et en supprimant les restrictions applicables à l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués pour des opérations pour compte propre, la directive ouvre de nouvelles possibilités, tant pour les entreprises qui prennent des véhicules en location que pour les entreprises actives dans la location/location-bail de véhicules dans l'ensemble de l'UE.

La mise en œuvre et les effets de cette nouvelle directive et son impact sur les transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui et sur le secteur de la location/location-bail de véhicules devront être évalués dans un rapport qui sera présenté par la Commission. Ce rapport devrait être établi une fois que des éléments de preuve suffisants seront disponibles, ce qui devrait être le cas cinq ans après la fin de la période de transposition (six ans et demi après l'entrée en vigueur de la nouvelle directive). Sur la base de ce rapport, la Commission évaluera si d'autres mesures doivent être prises.

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

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil³ prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché pour l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.
- (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, étant donné que 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 de véhicules loués par leurs entreprises aux

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ 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).

véhicules 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.
- (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 d'utilisation, dans l'État membre où est établie l'entreprise qui le prend en location, d'un véhicule loué dans un autre État membre.
- (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.
- (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. 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:

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;»;

b) le paragraphe *1bis* suivant est inséré:

«*1bis*. Dans le cas où le véhicule n'est pas immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation de l'État membre dans lequel l'entreprise qui prend le véhicule en location est établie, les États membres peuvent limiter la durée d'utilisation du véhicule loué au sein de leurs territoires respectifs. Toutefois, les États membres doivent dans ce cas autoriser son utilisation pendant au moins quatre mois au cours d'une année civile donnée.»

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

«Article 3

Les États membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer que leurs entreprises peuvent 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.»

3) L'article *5bis* suivant est inséré:

«Article 5bis

Au plus tard le [OP: prière d'insérer la date correspondant à 5 ans après la date limite de transposition de la présente directive], la Commission soumet 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. Sur la base de ce rapport, la Commission détermine s'il est nécessaire de proposer des mesures complémentaires.»

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 [OP: prière d'insérer la date correspondant à 18 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.

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