

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 199 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

Évaluation ex post de la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

RÉSUMÉ

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil

modifiant la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

{ COM(2017) 282 final }

{ SWD(2017) 196 final }

{ SWD(2017) 197 final }

{ SWD(2017) 198 final }

RESUME

La directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route¹ (ci-après la «directive») est une codification de la directive 84/647/CEE du Conseil² telle que modifiée par la directive 90/398/CEE du Conseil³. Plus de 25 ans après la dernière modification de ses dispositions, la directive a été évaluée afin de déterminer si elle a atteint ses objectifs avec efficacité et efficience, si un instrument dans ce domaine à l'échelon de l'UE demeure pertinent, enfin si la directive est cohérente avec les autres politiques de l'UE.

L'évaluation couvre l'ensemble de l'UE et, dans la mesure du possible, la période 1990-2014. Elle s'appuie sur une étude externe effectuée pour la Commission en 2015-2016⁴ et sur des contacts réguliers avec des parties prenantes, sur les résultats d'une consultation publique et de la consultation du panel de PME du réseau Entreprise Europe ainsi que sur des documents stratégiques de la Commission et d'autres documents pertinents.

La directive prévoit un niveau minimal de libéralisation en ce qui concerne l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans les opérations nationales et internationales de transport de marchandises par route. Elle fait obligation aux États membres de veiller à ce que leurs entreprises puissent utiliser, pour le transport de marchandises par route, des véhicules loués dans les mêmes conditions que leurs propres véhicules, pour autant que les véhicules loués soient immatriculés ou mis en circulation en conformité avec les lois de leur pays.

Deux exceptions importantes sont cependant prévues: 1) Les États membres peuvent interdire l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués dont la masse maximale est supérieure à six tonnes aux fins d'opérations de transport pour compte propre et 2) les États membres peuvent interdire l'utilisation, sur leur territoire, de véhicules de transport de marchandises loués si certaines conditions (énumérées à l'article 2 de la directive) ne sont pas remplies. Une de ces conditions est que le véhicule soit immatriculé ou ait été mis en circulation en conformité avec la législation de l'État membre où l'entreprise qui loue le véhicule est établie. En d'autres termes, lorsqu'un véhicule a été loué dans un État membre autre que celui dans lequel l'entreprise qui le loue est établie, les États membres ne sont pas tenus d'autoriser son utilisation sur leurs territoires respectifs.

La directive vise à promouvoir l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués car cela permet une meilleure allocation des ressources en limitant le gaspillage de facteurs de production et apporte de la souplesse dans l'organisation des transports, ce qui accroît la productivité des entreprises concernées. Il est clair qu'une entreprise devrait être autorisée à utiliser des véhicules de transport de marchandises loués, en particulier lorsqu'elle n'en a besoin que de manière temporaire. Les véhicules de transport de marchandises loués peuvent aider les entreprises à éviter de bloquer dans des actifs importants tels que des véhicules du capital qui pourrait être utilisé à d'autres fins plus productives. Cela est particulièrement intéressant pour les entreprises ayant des contraintes de crédit (telles que les PME) et cela leur permet de mieux gérer leurs flux de trésorerie. La possibilité de louer des véhicules de transport de marchandises évite d'en acheter alors qu'ils seront sous-utilisés.

L'évaluation a révélé qu'en établissant un cadre juridique pour l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués dans l'UE, la directive donne aux opérateurs plus de

¹ JO L 33 du 4.2.2006, p. 82.

² JO L 335 du 22.12.1984, p. 72.

³ JO L 202 du 31.7.1990, p. 46.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

souplesse pour faire face à des pics de demande temporaires ou saisonniers, et pour remplacer des véhicules défectueux ou endommagés. En outre, elle permet aux opérateurs de réduire leurs coûts dans une gamme de 1 à 10% selon le type d'activité, la taille de l'entreprise et le type de location de véhicule. Ces économies de coûts proviennent de diverses sources: les véhicules loués sont en moyenne de 4 à 6 ans plus jeunes, et généralement mieux entretenus, que les véhicules dont les opérateurs sont propriétaires, et sont donc habituellement plus fiables et moins gourmands en carburant. En outre, étant conformes à des normes d'émissions plus strictes, ils bénéficient également de redevances routières plus faibles. Enfin, les véhicules de transport de marchandises loués sont utilisés avec plus d'efficacité que la flotte moyenne de véhicules de transport de marchandises, ce qui réduit leur coût par opération de transport. Ces bénéfices associés à la location ont en général été reconnus dans les entrevues avec les parties prenantes, dans la consultation publique et dans la consultation du panel de PME du réseau Europe Entreprise.

Les objectifs de la directive en termes de souplesse et de productivité accrues des entreprises de transport peuvent à bon droit être considérés comme encore plus pertinents aujourd'hui qu'en 1990, du fait de la pression concurrentielle accrue sur le marché intérieur. Les transporteurs routiers sont généralement confrontés à des marges étroites et s'efforcent de minimiser leurs coûts, entre autres en ayant recours à des véhicules loués lorsque cela est avantageux.

Les avantages de la location de véhicules ressortent particulièrement lorsque l'on compare la situation des États membres de l'UE qui restreignent l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués avec celle des pays où la location de véhicules de transport de marchandises est davantage libéralisée. Quatre États membres restreignent (encore) l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués dont la masse maximale dépasse six tonnes, pour des opérations pour compte propre: la Grèce, l'Italie, l'Espagne et le Portugal. La part des trajets à vide dans les opérations pour compte propre est généralement plus élevée dans ces pays que dans les États membres plus libéraux. En outre, le secteur de la location de véhicules et du crédit-bail opérationnel dans ces États membres semble sous-développé par rapport aux autres États membres qui n'appliquent pas de restrictions. Les conséquences habituelles de ce sous-développement sont l'insuffisance de la concurrence et des prix plus élevés.

Dans la mesure où la directive autorise les États membres à restreindre l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués sur certains segments du marché et si certaines conditions sont remplies, son efficacité dans la réalisation de ses objectifs est gravement compromise. Les sociétés de location-bail constatent que les restrictions à la location transfrontière de véhicules de transport de marchandises les empêchent d'optimiser l'utilisation de leurs flottes en transférant les véhicules là où ils sont les plus nécessaires. Ces restrictions ont donc un impact négatif sur leur productivité. En outre, les restrictions à l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués diminuent également l'efficacité de la directive car elles augmentent les coûts de la mise en conformité et la charge administrative pour les opérateurs de transport et les sociétés de location-bail, ainsi que les coûts de mise en œuvre et de contrôle pour les autorités publiques compétentes. Lorsqu'aucune restriction n'est appliquée, ces coûts sont faibles, voire négligeables.

Autoriser les États membres à restreindre l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués va également à l'encontre des besoins de l'économie européenne en ce qui concerne l'amélioration de la souplesse et de l'efficacité des opérations de transport routier, et n'est pas pleinement compatible avec les priorités actuelles en matière d'approfondissement du marché unique et de promotion de l'utilisation de véhicules plus sûrs, moins polluants et consommant moins de carburant.

On a constaté des incohérences entre la directive et des dispositions d'autres actes législatifs régissant le secteur du transport routier (règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009). Ces incohérences ne semblent cependant pas poser de difficultés majeures en pratique.

Dans un marché intégré du transport routier, l'UE est considérée comme l'échelon le plus approprié pour définir des règles régissant l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués. La consultation publique et les entrevues avec des parties prenantes ont clairement fait ressortir le souhait de disposer de règles communes régissant l'utilisation des véhicules de transport de marchandises loués dans l'ensemble de l'UE. Les avis exprimés sont que la possibilité d'imposer des restrictions à l'utilisation de véhicules de transport de marchandises loués a abouti à une mosaïque de règles nationales et à un cadre juridique complexe qui crée de l'incertitude parmi les opérateurs. Il convient donc d'envisager de réduire la possibilité pour les États membres d'imposer de telles restrictions.