

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(95) 2 final
Bruxelles, le 13.02.1995

95/ 0012(SYN)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport
de marchandises par route

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

A. HISTORIQUE

1. Par sa directive 84/647/CEE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route¹, le Conseil a introduit une certaine harmonisation des règles relatives à l'utilisation de véhicules loués dans le transport de marchandises par route. Aux termes de la directive (article 8), le Conseil était tenu de réexaminer les articles restrictifs (articles 3 paragraphe 2 et 4 paragraphe 2) sur la base d'un rapport de la Commission, assorti le cas échéant de propositions.

La Commission a remis ce rapport en 1989 et a proposé, sur la base de ce rapport, de supprimer les clauses restrictives et de l'article 3 paragraphe 2, excluant les transporteurs pour compte propre du champ d'application de la directive, et de l'article 4 paragraphe 2, prévoyant la possibilité d'imposer certaines clauses restrictives, telles qu'un délai minimal de location.

Le Conseil modifia la proposition de la Commission et adopta une directive (90/398/CEE)², qui ne leva que partiellement les restrictions précitées: la clause relative au délai minimal de location fut supprimée mais la possibilité pour les Etats membres d'exclure du champ d'application de la directive les transports pour compte propre effectués à l'aide de véhicules d'un poids total en charge autorisé de plus de 6 tonnes fut maintenue.

2. L'adoption après cette date des dispositions communautaires dans le domaine des transports routiers a créé une nouvelle situation de marché dans le transport de marchandises :
 - Le Conseil a adopté le règlement 881/92/CEE³, qui abolit toutes les restrictions quantitatives dans le transport intracommunautaire de marchandises par route.
 - Le règlement 3118/93/CEE⁴ du Conseil débouche, après une période transitoire, sur une libéralisation du cabotage dans le transport routier de marchandises dès le 1er juillet 1998, tant pour les opérations pour compte d'autrui que pour compte propre.

¹ JO n° L 335, 22.12.1984, p. 72.

² JO n° L 202, 31.7.90, p. 46.

³ JO n° L 95, 9.4.92, p. 1.

⁴ JO n° L 279, 12.11.93, p. 1.

Ainsi donc, depuis que la directive 84/647/CEE relative aux véhicules loués fut modifiée pour la dernière fois, c'est-à-dire en 1990, le processus d'achèvement du marché intérieur des transports routiers a progressé à grands pas.

C'est la raison pour laquelle la Commission a suggéré, dans son Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports (1992), de poursuivre le processus d'harmonisation dans le domaine des véhicules loués⁵.

B. JUSTIFICATION DE L'ACTION AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

I. Subsidiarité

a) Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations pesant sur la Communauté ?

La présente proposition de la Commission vise à poursuivre le processus d'harmonisation et de libéralisation engagé au niveau communautaire relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route. Elle traduit ainsi les progrès réalisés dans la mise en place d'un marché commun des transports routiers.

b) L'action envisagée relève-t-elle d'une compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les Etats membres ?

Ladite action entre dans le cadre d'une compétence partagée (article 75.1.d du Traité).

c) Quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple combien d'Etats membres sont concernés et quelle solution a été en vigueur jusqu'à maintenant) ?

Le domaine de cette directive concerne tous les Etats membres. Malgré l'existence d'une directive communautaire qui a déjà prévu une harmonisation minimale, des différences existent toujours entre les législations des Etats membres. Ces restrictions ne permettent pas aux entreprises de transport de gérer au mieux leurs parcs de véhicules.

d) Quelle est la solution la plus efficace par comparaison entre les moyens de la Communauté et ceux des Etats membres ?

L'élément central de la proposition consiste à permettre la location de véhicules sans chauffeur dans un Etat membre autre que celui de l'établissement du transporteur. Il est clair que cet objectif n'est atteint que par une action au niveau communautaire.

⁵ COM(92)494 final, 2 décembre 1992: le développement futur de la politique commune des transports; approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable. Point V paragraphes 337 et 339 et annexe III, 1a.

Toutefois, la proposition ne prévoit pas l'utilisation des véhicules loués pour effectuer les transports de cabotage, qui par ailleurs ne seront complètement libéralisés qu'à partir du 1.7.1998, vu les divergences encore existantes entre les Etats membres en matière de fiscalité et de contrôle technique. En outre, pour tenir compte des divergences dans le domaine de la fiscalité, la proposition reconnaît aux Etats membres la possibilité de limiter la validité des contrats de location des véhicules loués dans d'autres Etats membres que celui d'établissement du locataire en vue d'effectuer des opérations de transport international.

e) Quelle plus-value concrète apporte l'action envisagée de la Communauté et quel serait le coût de l'inaction ?

La directive permettra aux entreprises de louer des véhicules dans n'importe quel Etat membre pour effectuer le transport intracommunautaire de marchandises et éliminera toute différence de traitement entre les transports pour compte propre et pour compte d'autrui.

L'inaction maintiendrait des barrières artificielles qui affecteraient, d'une façon négative, la productivité des entreprises qui opèrent dans le domaine du transport routier de marchandises vu l'absence des instruments et de la flexibilité nécessaires dans un environnement libéralisé.

f) Quelles modalités d'action sont à la disposition de la Communauté (recommandation, soutien financier, réglementations, reconnaissance mutuelle...) ?

La proposition prend la forme d'une directive respectant la pratique législative qui prévaut dans ce domaine. Ni le soutien financier, ni la reconnaissance mutuelle ne seraient des actions appropriées pour parvenir à l'objectif d'harmonisation sur le plan communautaire.

En même temps que ces changements, on saisira l'occasion de refondre les normes en un texte unique.

g) Une réglementation uniforme est-elle nécessaire ou suffit-il d'une directive posant des objectifs généraux en renvoyant l'exécution au niveau des Etats membres ?

Pour ce domaine un règlement uniforme n'est pas nécessaire; la directive est l'instrument juridique adéquat qui pose les objectifs généraux pour une harmonisation minimale à atteindre au niveau communautaire mais renvoie l'exécution des ses dispositions au niveau des Etats membres.

II. Motifs de la codification

Dans le contexte de la simplification et de la transparence du droit communautaire, le Parlement, la Commission et le Conseil confrontés à un trop grand nombre de dispositions ayant été à leur tour modifiées plusieurs fois et souvent de façon substantielle, ont unanimement reconnu la nécessité de suivre une certaine méthode de travail qui par le biais de la codification et de la refonte, aboutirait à une clarté et à une transparence accrue. Les conclusions de la Présidence du Conseil d'Edimbourg ont confirmé ces impératifs.

La Commission présente une proposition de refonte des directives en vigueur (directive 84/647/CEE telle que modifiée par la directive 90/398/CEE) relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route, à l'occasion des nouvelles modifications. Le nouveau texte remplacera les normes communautaires existantes.

III. Avantages économiques d'une poursuite du processus d'harmonisation

1. Les arguments économiques qui plaident en faveur d'une plus grande harmonisation et libéralisation des règles relatives à l'utilisation des véhicules loués dans le transport de marchandises par route sont les suivants:
 - possibilité, pour les opérateurs de transport, de choisir les véhicules et les services les mieux adaptés à leurs besoins;
 - baisse des coûts d'exploitation supportés par les opérateurs de transport pour compte propre et pour compte d'autrui;
 - possibilité, pour les opérateurs de transport, d'utiliser au mieux les facteurs de production et d'éviter une immobilisation inutile de capitaux dans la mesure où il n'est pas nécessaire d'investir dans des véhicules qui seraient sous-utilisés.

2. La location de véhicules à court terme est particulièrement intéressante en cas de:
 - brusque gonflement ou pointes temporaires de la demande;
 - augmentation saisonnière ou inattendue de la demande;
 - demande éphémère de véhicules d'un type particulier;
 - remplacement de véhicules indisponibles pour cause de panne, d'entretien ou de contrôle technique obligatoire.

La location de véhicules dans les autres Etats membres est aussi utile lorsque:

- un transporteur est victime d'une panne sur le territoire d'un autre Etat membre et doit acheminer les marchandises dans un délai prescrit;
 - un transporteur peut obtenir un chargement pour son trajet retour mais a besoin pour ce faire d'un autre véhicule ou d'un véhicule supplémentaire.
3. Par ailleurs, dans l'hypothèse où les transporteurs pour compte propre seraient exclus du marché de location des véhicules, nombreux seraient les expéditeurs industriels qui pourraient décider d'acquérir leur propre flotte de véhicules, ce qui du même coup viderait d'une partie de sa substance le segment du marché actuellement occupé par les transporteurs pour compte d'autrui. La possibilité actuelle d'exclure du champ d'application les opérations de transport pour compte propre effectuées par des véhicules dont le poids total en charge autorisé dépasse 6 tonnes conduit à l'exclusion d'une large frange des transporteurs pour compte propre.

C. SITUATION ACTUELLE ET OBJECTIF DE LA PROPOSITION

La législation communautaire existante relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises intracommunautaire (directive 84/647/CEE du Conseil, telle que modifiée par la directive 90/398/CEE) comporte toujours des restrictions sur deux points précis :

- les véhicules ne peuvent être loués que dans l'Etat membre d'établissement et non dans un autre Etat membre ;
- les Etats membres peuvent exclure du champ d'application de la directive le transport pour compte propre effectué par des véhicules d'un poids total en charge autorisé supérieur à 6 tonnes.

La présente proposition lève ces deux restrictions en ce qu'elle :

- introduit la liberté de louer des véhicules dans n'importe quel Etat membre en vue d'effectuer le transport de marchandises entre Etats membres. Toutefois, la fiscalité des transports routiers n'étant pas encore suffisamment harmonisée et afin d'éviter toute distorsion fiscale dans le transport international, la validité du contrat de location des véhicules dans d'autres Etats membres que celui du preneur peut être limitée. La période de limitation de la durée maximale des contrats de location ne saurait, en tout état de cause, être inférieure à deux mois;
- n'opère plus de distinction entre le transport pour compte propre et pour compte d'autrui, ces deux types de transport étant soumis aux mêmes critères de location de véhicules.

Toutefois, la présente proposition ne prévoit pas l'utilisation des véhicules loués pour effectuer les transports de cabotage, vu les divergences encore existantes entre les Etats membres en matière de fiscalité et de contrôle technique. Compte tenu de la libéralisation complète du cabotage routier à partir du 1 juillet 1998, cette question sera l'un des points traités par le rapport sur l'application de la nouvelle directive relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route, que la Commission présentera au Conseil avant juillet 1998.

D. EXAMEN DES ARTICLES

La présente proposition de directive comporte un certain nombre de nouveaux éléments par rapport à la directive 84/647/CEE, telle que modifiée par la directive 90/398/CEE, et est dès lors appelée à remplacer intégralement ces deux directives.

Article premier

L'article 1er définit les termes "véhicules" et "véhicules loués". Cette définition est identique à celle figurant dans l'article 1er de la directive 84/647/CEE.

Cet article précise également que par "taxes sur les véhicules" il y a lieu d'entendre les taxes visées à l'article 3 de la directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures⁶.

Article 2

Jusqu'à présent, une entreprise désireuse d'effectuer des opérations de transport entre Etats membres pouvait uniquement louer un véhicule dans l'Etat membre d'établissement. La présente proposition vise à étendre à tous les Etats membres - et non plus dans le seul Etat membre d'établissement - la possibilité de prendre en location un véhicule de manière à assurer aux règles de location des véhicules la souplesse requise par le marché libéralisé du transport routier intracommunautaire.

L'article 2 ne permet pas aux transporteurs d'effectuer des opérations de cabotage à l'aide d'un véhicule loué. Comme cela a été expliqué précédemment, cette interdiction est, d'une part, justifiée par le fait que malgré les initiatives déjà prises au niveau communautaire afin d'assurer à termes une harmonisation, des divergences importantes subsistent entre Etats membres tant en matière fiscale qu'en ce qui concerne le contrôle technique de véhicules. D'autre part, la libéralisation complète du cabotage routier n'aura lieu qu'à partir du 1er juillet 1998 à l'issue d'une période transitoire.

⁶ JO n° L 279, 12.11.93, p. 32.

Article 3

Il est proposé de supprimer l'ancien article 3, qui faisait double emploi avec la version actuelle de l'article 2. Toutefois, compte tenu que la fiscalité des transports routiers n'est pas suffisamment harmonisée et en vue d'éviter toute distorsion fiscale entre les opérations de transport international, il est proposé d'introduire un nouvel article 3. Cet article prévoit, afin d'éviter l'utilisation sur une base permanente des véhicules pris en location, la possibilité pour les Etats membres de limiter la validité du contrat de location des véhicules loués dans d'autres Etats membres que celui d'établissement du locataire en vue d'effectuer les opérations de transport international. Cette limitation dans le temps devrait rester d'application jusqu'à ce que les taxes et les taux de ces taxes aient été harmonisés davantage au sein de l'Union européenne, cette question dépassant toutefois le cadre de la présente proposition.

Article 4

Cet article précise que les réglementations des Etats membres qui prévoient des conditions moins restrictives ne seront pas affectées. Cette disposition est identique à celle qui figure à l'article 4 de la directive 84/647/CEE, telle que modifiée.

Article 5

Le nouvel article 5 détermine que la directive n'affecte pas la législation fiscale des Etats membres étant donné que les véhicules loués restent soumis aux règles en matière de fiscalité de l'Etat membre de leur immatriculation.

Article 6

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 7

L'article 7 précise que cette proposition est un nouveau pas en avant dans une perspective globale de libéralisation complète en matière de location de véhicules pour le transport de marchandises par route.

En vue d'assurer le maintien du processus, la Commission est chargée de faire un rapport au Conseil sur l'application de la nouvelle directive avant juillet 1998. Sur base des conclusions de ce rapport et de la situation du marché une fois le cabotage tout à fait libéralisé, la Commission présentera, avant juillet 1999, une proposition en vue d'avancer davantage dans le processus de libéralisation.

Articles 8, 9, 10 et 11

Ces articles n'appellent aucun commentaire.

E. INTERET POUR EEE

Conformément à l'article 99 de l'accord EEE, les pays de l'AELE ont été consultés sur la proposition.

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL

**RELATIVE A L'UTILISATION DE VEHICULES LOUES SANS CHAUFFEUR
DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,¹

en coopération avec le Parlement européen,²

vu l'avis du Comité économique et social,³

considérant que, pour des raisons de clarté et de rationalité, il convient, à l'occasion des nouvelles modifications, procéder à la refonte de la directive 84/647/CEE du Conseil du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route⁴;

considérant que, en vertu du principe de subsidiarité, il convient d'agir au niveau de l'Union européenne afin de lever des obstacles dans l'ensemble de l'Union;

¹ JO n° C

² JO n° C

³ JO n° C

⁴ JO n° L 335 du 22.12.1984, p. 72. Directive modifiée par la Directive 90/398/CEE (JO n° L 202 du 31.7.1990, p. 46)

considérant que, du point de vue macro-économique, l'utilisation de véhicules loués permet, dans certaines situations, une répartition optimale des ressources en limitant le gaspillage des facteurs de production;

considérant que, du point de vue micro-économique, cette possibilité introduit un élément de souplesse dans l'organisation des transports et augmente ainsi la productivité des entreprises;

considérant qu'il convient de faciliter le transport de marchandises au sein du marché intérieur;

considérant qu'une entreprise devrait pouvoir louer un véhicule dans un autre Etat membre que celui où elle est établie en vue d'effectuer des opérations de transport international;

considérant que les Etats membres ne doivent plus être autorisés à exclure du champ de la directive les opérations de transport pour compte propre effectuées au moyen de véhicules d'un poids total en charge autorisé de plus de 6 tonnes;

considérant que la directive 84/647/CEE contient des clauses restrictives concernant les deux points précités, dont la suppression permettrait d'assurer une meilleure gestion financière et de compresser les coûts des transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui;

considérant que la directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures⁵ énumère "les taxes sur les véhicules" qui existent dans tous les Etats Membres.

⁵ JO n° L 279 du 12.11.93, p. 32

considérant que la fiscalité des transports routiers n'est pas encore suffisamment harmonisée et que, afin d'éviter toute distorsion fiscale dans le transport international, il est à présent préférable de reconnaître aux Etats Membres la possibilité, dans des circonstances dûment justifiées par l'exigence d'éviter l'utilisation sur une base permanente des véhicules pris en location, de limiter dans une certaine mesure la validité des contrats de location des véhicules loués dans d'autres Etats membres que celui d'établissement du locataire.

considérant qu'il convient de suivre l'application de la présente directive sur la base d'un rapport à présenter par la Commission et d'envisager d'éventuelles actions futures dans ce domaine en fonction de ce rapport.

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Aux fins de la présente directive, on entend par :

- « véhicules » : un véhicule à moteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble de véhicules, destinés exclusivement au transport de marchandises,
- « véhicule loué » : tout véhicule mis, contre rémunération et pour une période déterminée, à la disposition d'une entreprise qui effectue des transports de marchandises par route pour compte d'autrui ou pour compte propre moyennant un contrat avec l'entreprise qui met les véhicules à disposition

84/647/CEE

- « taxes sur les véhicules » : les taxes visées à l'article 3 de la directive 93/89/CEE.

Article 2

Chaque État membre admet l'utilisation sur son territoire, aux fins du trafic entre États membres, des véhicules pris en location par les entreprises établies sur le territoire d'un ~~autre~~ État membre pour autant que :

- 1) le véhicule soit immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation dans ~~ce dernier~~ État membre de location;
- 2) le contrat ne concerne que la mise à disposition d'un véhicule sans conducteur et ne soit pas accompagné d'un contrat d'emploi conclu avec la même entreprise portant sur le personnel de conduite ou d'accompagnement ;

84/647/CEE

- 3) le véhicule loué soit à disposition exclusive de l'entreprise qui l'utilise pendant la durée du contrat de location ;
- 4) le véhicule loué soit conduit par le personnel propre de l'entreprise qui l'utilise ;
- 5) le respect des conditions susmentionnées soit prouvé par les documents suivants, qui doivent se trouver à bord du véhicule :
 - a) le contrat de location, ou un extrait certifié de ce contrat contenant notamment le nom du loueur, le nom du locataire, la date et la durée du contrat, ainsi que l'identification du véhicule ;
 - b) dans le cas où le conducteur n'est pas lui-même celui qui prend en location, le contrat d'emploi du conducteur ou un extrait certifié de ce contrat contenant notamment le nom de l'employeur, le nom de l'employé, la date et la durée du contrat d'emploi, ou une fiche de salaire récente.

Le cas échéant, les documents visés aux points a) et b) peuvent être remplacés par un document équivalent, délivré par les autorités compétentes de l'État membre.

ARTICLE 3

Dans des circonstances dûment justifiées par l'exigence d'éviter l'utilisation sur une base permanente des véhicules pris en location, les Etats membres peuvent introduire des dispositions limitant la période de validité des contrats de location des véhicules loués dans d'autres Etats membres que celui d'établissement du locataire en vue d'effectuer des opérations de transport international. La période de limitation de la durée maximale des contrats de location ne saurait en tout état de cause être inférieure à deux mois.

Article 4

La présente directive n'affecte pas la réglementation d'un État membre qui prévoit pour l'utilisation des véhicules pris en location des conditions moins restrictives que celles prévues ~~aux articles 2 et 3.~~

à l'article 2

84/647/CEE

ARTICLE 5

L'entreprise prenant en location un véhicule n'est pas tenue de l'immatriculer dans son Etat membre d'établissement ni, par conséquent, d'acquitter les "taxes sur les véhicules", telles que définies à l'article 1, correspondant à ce véhicule.

ARTICLE 6

de l'article 2
Sans préjudice ~~des articles 2 et 3~~, la présente directive n'affecte pas l'application des règles ~~relatives~~ nationales et communautaires relatives;

- à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, pour compte d'autrui et pour compte propre et, notamment, à l'accès au marché et au contingentement des capacités routières,
- aux ~~prix~~ et conditions de transport dans le transport routier de marchandises,
- à la formation des prix de location,
- à l'importation des véhicules,
- aux conditions d'accès à l'activité ou à la profession de loueur de véhicules routiers.

- *aux droits d'usage;*
- *à la taxe sur la valeur ajoutée.*

84/647/CEE
(article 5)

ARTICLE 7

Dans la perspective de parvenir à une libéralisation complète en matière d'utilisation de véhicules de transport routier, la Commission fait rapport au Conseil, avant juillet 1998, sur l'application de la présente directive.

A la lumière des conclusions de ce rapport et de la situation du marché suite à l'élimination de tout contingentement pour les opérations de cabotage, la Commission présentera avant juillet 1999 une proposition de modification visant à élargir le champ d'application de la directive.

ARTICLE 8

La directive 84/647/CEE⁶ est abrogée, sans préjudice des obligations des Etats membres en ce qui concerne les délais de transposition indiqués à l'annexe I, Partie B, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, fixée à l'article 9.

Les références à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire conformément au tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

⁶ y compris les dispositions qui l'ont modifiée, à savoir : la Directive 90/398/CEE.

ARTICLE 9

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats 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 Etats membres.

ARTICLE 10

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

ARTICLE 11

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

} 84/647/CEE
(article 9)

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil,
Le Président

ANNEXE I

PARTIE A

Directives abrogées (visées à l'article 8)

1. Directive 84/647/CEE à l'exception de l'article 6
2. Directive 90/398/CEE

PARTIE B

Délais de transposition en droit national

Directive	Date limite de transposition
84/647/CEE (JO n° L 335 du 22.12.1984, p. 72)	30 juin 1986
90/398/CEE (JO n° L 202 du 31.7.1990, p.46)	31 décembre 1990

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

<u>Présente Directive</u>	<u>Directive 84/647/CEE</u>
Article 1er	Article 1er
Article 2	Article 2
Article 3	-
Article 4	Article 4 paragraphe 1
Article 5	-
Article 6	Article 5
-	Article 6
Article 7	-
Article 8	-
Article 9 paragraphe 1	Article 7
-	Article 8
Article 9 paragraphe 2	-
Article 10	-
Article 11	Article 9

FICHE D'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET EN PARTICULIER SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Intitulé de la proposition:

Proposition relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

Proposition

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi faut-il légiférer au niveau communautaire dans ce domaine et quels sont les principaux objectifs poursuivis?

Une législation communautaire est nécessaire pour harmoniser les règles relatives à la location des véhicules. En 1984⁷, un premier pas avait été franchi sur la voie de l'harmonisation. Bien qu'en 1990⁸ ce processus d'harmonisation ait été poussé plus avant, un certain nombre de restrictions subsistent dans ce domaine. Le marché du transport routier intracommunautaire est libéralisé depuis 1993. Dans un marché de ce type, il convient d'adopter des règles assouplissant le régime de location des véhicules: les entreprises actives dans le domaine du transport routier de marchandises doivent disposer des moyens nécessaires pour opérer dans ce marché libéralisé et doivent donc pouvoir louer des véhicules dans l'Etat membre dans lequel elles fournissent des services et aucune restriction ne devrait encore être appliquée, comme c'est le cas actuellement, selon la catégorie de l'entreprise ou du véhicule concerné.

Cette nouvelle étape dans le processus d'harmonisation accroîtra la flexibilité dans le secteur des transports.

Les principales caractéristiques de la proposition sont les suivantes:

- les opérateurs auront désormais la faculté de louer des véhicules dans tout Etat membre de la Communauté en vue d'effectuer des opérations de transport de marchandises entre les Etats membres;
- aucune distinction n'est plus opérée entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui; ces deux types d'opérations sont désormais soumis aux mêmes règles de location des véhicules.

⁷ JO n° L 335, 22.12.84, p. 72.

⁸ JO n° L 202, 31.7.90, p. 46.

Impact sur les entreprises

2. Qui sera touché par la proposition ?

- Quelle branche d'activité ?
Les transporteurs routiers de marchandises et les opérateurs de transport routier pour compte propre.
- La proposition touche-t-elle davantage les PME que les grandes entreprises ?
La proposition touche indistinctement toutes les entreprises, quelle que soit leur taille. Cela étant, il faut savoir que 80 % environ des entreprises de transport routier sont des PME.
- Ces entreprises se concentrent-elles dans certaines régions particulières de la Communauté ?
La proportion de PME est relativement importante dans les Etats membres méridionaux.

3. Les entreprises doivent-elles prendre des mesures particulières pour se conformer à la proposition ?

Aucune. La proposition introduit simplement davantage de flexibilité dans la prestation de services de transport.

4. Quels devraient être les effets économiques de la proposition ?

- Sur l'emploi ?
Aucun.
- Sur l'investissement et la création de nouvelles entreprises ?
Aucun.
- Sur la compétitivité des entreprises ?
L'assouplissement des règles relatives à la location des véhicules améliorera la compétitivité du transport routier. La rationalisation des capacités de transport accroîtra l'efficacité du transport routier, améliorera la productivité des véhicules et la productivité du personnel, ajustera l'offre à la demande et minimisera les coûts d'exploitation. Cette flexibilité permettra également aux petits transporteurs d'améliorer leur gestion financière et de réduire leurs coûts fixes en louant des véhicules en cas d'indisponibilité de leurs propres véhicules ou pour faire face à une demande exceptionnellement forte. Par ailleurs, le marché intérieur des transports ayant été largement libéralisé⁹, la demande de véhicules de location augmentera. Les petites entreprises auront la possibilité de faire face à une poussée soudaine mais temporaire de la demande en prenant en location des véhicules.

⁹ Pour le transport routier: règlement 881/92/CEE et 3118/93/CEE.

5. La proposition comporte-t-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des PME (traitements moins contraignants ou différents) ?

Aucune.

Consultation

6. Liste des organisations ayant été consultées au sujet de la proposition et synthèse de leurs principaux points de vue:

Une réunion de consultation au sujet de la révision de la directive 84/647CEE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route a eu lieu le 6 septembre 1993. Etaient présentes à cette réunion, les organisations suivantes: l'ECATRA (European Car and Truck Rental Association), l'IRU (Union internationale des transports routiers), l'UNICE et le SYNDICAT EUROPEEN DES TRAVAILLEURS DU SECTEUR DES TRANSPORTS.

Toutes ces organisations se sont prononcées en faveur de la suppression des restrictions encore existantes en matière de location de véhicules dans un autre Etat membre que celui d'établissement de l'entreprise. En ce qui concerne les restrictions existantes relatives au transport pour compte propre, la plupart de ces organisations ont demandé de supprimer celles-ci également. En revanche, la majorité de ces organisations ont émis de sérieuses réserves en ce qui concerne une éventuelle possibilité de louer des véhicules avec chauffeur qui, selon leur point de vue, poserait des problèmes en matière de protection sociale.

La Commission a pris en considération l'opinion des organisations professionnelles consultées lors de la préparation de ce nouveau texte législatif et a, par conséquent, concentré sa proposition sur des points où une volonté d'agir s'était dégagée, c'est-à-dire la levée des restrictions relatives au transport pour compte propre et la possibilité de louer des véhicules dans un autre Etat membre que celui d'établissement de l'entreprise.

ISSN 0254-1491

COM(95) 2 final

DOCUMENTS

FR

07

N° de catalogue : CB-CO-95-035-FR-C

ISBN 92-77-85304-2

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg