

Projet de règlement grand-ducal relatif à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et transposant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

### Exposé des motifs

Avant la modification par la directive (UE) 2022/738, la directive 2006/1/CE imposait uniquement que les Etats membres acceptent que les transporteurs établis dans un autre Etat membre utilisent des véhicules loués sur son territoire et qu'ils permettent à leurs propres transporteurs d'utiliser des véhicules loués dans les mêmes conditions que les véhicules leurs appartenant.

Cette directive était transposée par le simple fait de ne pas interdire ces utilisations. Aucun acte juridique n'était donc nécessaire.

La directive (UE) 2022/738 prévoit cependant des obligations rendant nécessaire l'adoption d'un acte juridique national.

Ainsi, l'utilisation des véhicules loués doit maintenant être en conformité avec les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) n° 1072/2009. Ces règlements ont en effet subi des modifications depuis leur adoption initiale. Dans le contexte de la directive à transposer, on peut notamment citer l'obligation pour le transporteur de devoir disposer d'au moins un véhicule immatriculé dans l'Etat membre d'établissement, prévue par le règlement (CE) n° 1071/2009.

L'autre innovation majeure contenue dans la directive (UE) 2022/738 sont les dispositions relatives à la location de véhicules immatriculés ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un autre Etat membre.

La directive prévoit que les Etats membres doivent autoriser de telles locations pour une période d'au moins deux mois consécutifs par année civile. L'Etat membre peut aussi choisir d'imposer une immatriculation nationale conformément à ses règles d'immatriculation après une période d'au moins 30 jours.

Au Luxembourg, le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers prévoit actuellement dans son article 7, paragraphe 5, une limite d'utilisation d'un mois d'un véhicule immatriculé à l'étranger. Il s'agit ici bien d'une limite d'utilisation, alors que la location du véhicule peut être plus longue. On peut en déduire qu'il faut alors immatriculer le véhicule au Luxembourg au plus tard après un mois pour pouvoir l'utiliser légalement au-delà de la limite d'un mois.

La directive (UE) 2022/738 prévoyant des règles différentes, il y a donc lieu de prévoir des dispositions spéciales pour l'utilisation de véhicules loués immatriculés ou mis en circulation dans un autre Etat membre et utilisés pour le transport de marchandises par route, qui dérogent aux règles générales du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016.

A noter que la directive (UE) 2022/738 ne prévoit pas de limite de tonnage pour les véhicules et qu'elle s'applique non seulement aux véhicules à moteur et ensembles de véhicules, mais aussi aux remorques et semi-remorques.

### Texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ;

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en conseil ;

*Arrêtons :*

Art. 1<sup>er</sup>. Aux fins du présent règlement, on entend par :

- a) « véhicules » : un véhicule à moteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble de véhicules, destinés exclusivement au transport de marchandises ;
- b) « 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.

Art. 2. (1) Les entreprises établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen sont admis à utiliser sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg des véhicules pris en location pour autant que :

- a) le véhicule soit immatriculé ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un Etat membre, quel qu'il soit, et, le cas échéant, utilisé en conformité avec le 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 et le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;
- b) 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 ;
- c) le véhicule loué soit à la disposition exclusive de l'entreprise qui l'utilise pendant la durée du contrat de location ;
- d) le véhicule loué soit conduit par le personnel propre de l'entreprise qui l'utilise.

(2) Le respect des conditions visées au paragraphe 1, points a) à d), doit être prouvé par la présentation des documents suivants sur papier ou sous forme électronique, 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'Etat membre d'établissement.

Art. 3. (1) Les entreprises établies au Luxembourg sont autorisées à 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 sont remplies.

(2) Par dérogation à l'article 7, paragraphe 5, du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, les dispositions suivantes s'appliquent aux véhicules loués immatriculés ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un autre Etat membre et utilisé pour le transport de marchandises par route :

- a) la durée d'utilisation d'un même véhicule par la même entreprise est limitée à une seule période par année civile qui ne peut pas excéder trois mois consécutifs ;
- b) le nombre de véhicules est limité à 25 % du parc de véhicules de marchandises qui est à la disposition de l'entreprise en application de l'article 5, paragraphe 1, point g), du règlement (CE) n° 1071/2009 précité le jour où l'entreprise commence à utiliser le véhicule loué. La limite des 25 % est calculée sur base du nombre de véhicules à disposition de l'entreprise, en excluant les véhicules loués dans un autre Etat membre et non immatriculés au Luxembourg.

Au cas où une entreprise souhaite utiliser un véhicule loué immatriculé ou mis en circulation dans un autre Etat membre au-delà de la limite fixée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, point a), le véhicule doit être immatriculé au Luxembourg conformément aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Art. 4. Les infractions aux dispositions des articles 2 et 3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 5. La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant : « règlement grand-ducal relatif à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route ».

Art. 6. Notre ministre ayant les transports routiers dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

### Commentaire des articles

#### ad article 1<sup>er</sup>

Cet article reprend les définitions de « véhicules » et de « véhicule loué ». Il est à noter que contrairement à la plupart des textes européens en matière de transports de marchandises par route, la directive (UE) 2022/738 ne prévoit pas de limite inférieure concernant le poids des véhicules et elle s'applique non seulement aux véhicules à moteur, mais également aux remorques et semi-remorques.

#### ad article 2

Cet article énonce les conditions dans lesquelles une entreprise de transports étrangère peut utiliser des véhicules loués sur le territoire luxembourgeois.

Il énumère encore les documents par lesquels ces conditions doivent être prouvées.

#### ad article 3

Le paragraphe 1 prévoit explicitement que les entreprises peuvent utiliser des véhicules loués et cela dans les mêmes conditions que les véhicules leur appartenant et pour autant que les conditions prévues à l'article 2 soient remplies.

Ce paragraphe s'applique à tous les véhicules loués, qu'ils soient immatriculés ou mis en circulation au Luxembourg ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen.

Dans la pratique, le service compétent du ministère contrôle ainsi pour les véhicules loués les mêmes conditions que pour les véhicules appartenant à l'entreprise, tels que p.ex. la validité du contrôle technique ou encore le paiement de la taxe sur les véhicules.

Le paragraphe 2 prévoit certaines limites concernant les véhicules loués immatriculés ou mis en circulation dans un autre Etat membre. Ces limites sont optionnelles pour les Etats membres, mais le Luxembourg compte en profiter, alors que d'une part il existe déjà une limite d'utilisation générale pour les véhicules loués immatriculés à l'étranger dans le règlement grand-ducal du 26 janvier 2016, qui est d'un mois, et d'autre part de telles limites contribuent à combattre les entreprises boîtes-aux-lettres et les entreprises avec « dummy office ».

Bien que la directive prévoit une limite minimale de deux mois pour la durée d'utilisation de véhicules loués immatriculés à l'étranger, le Luxembourg opte pour une limite de trois mois qui semble être un bon compromis entre :

- besoin temporaire de véhicules supplémentaires pour une activité accrue momentanée d'une entreprise de transports ;
- mise à disposition d'un véhicule par le garage dans l'attente de la livraison d'un véhicule nouveau acheté par une entreprise de transports ;
- difficulté pour l'administration de contrôler et gérer les véhicules immatriculés à l'étranger ;
- combattre les entreprises dirigées depuis l'étranger.

De même, la limite maximale de 25 % de véhicules étrangers s'inscrit également dans la ligne à renforcer les liens des entreprises avec leur pays d'établissement qu'est le Luxembourg.

Si cependant un transporteur souhaite utiliser un véhicule étranger au-delà de la limite des trois mois, il pourra le faire immatriculer au Luxembourg selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

#### ad article 4

Cet article prévoit les sanctions, qui sont alignées sur les sanctions prévues au règlement grand-ducal du 19 avril 2012 relatif à l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

#### ad article 5

Pour des raisons de facilité, il est prévu un intitulé simplifié par lequel il peut être fait référence au futur règlement grand-ducal.

#### ad article 6

Formule exécutoire

Projet de règlement grand-ducal relatif à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et transposant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

#### FICHE FINANCIERE

Le présent projet de règlement grand-ducal n'est pas susceptible de grever le budget de l'Etat de nouvelles dépenses particulières.



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :

Projet de règlement grand-ducal relatif à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et transposant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route et la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

Ministère initiateur :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Auteur(s) :

Guy Staus

Téléphone :

247-84437

Courriel :

guy.staus@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet :

Transposition de la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route

Autre(s) Ministère(s) /  
Organisme(s) / Commune(s)  
impliqué(e)(s)

n/a

Date :

31/05/2023



## Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) :  Oui  Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :
- Citoyens :
- Administrations :

Oui  Non

Oui  Non

Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>

Remarques / Observations : Il n'y a pas de distinction selon la taille de l'entreprise.

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?  Oui  Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?  Oui  Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  Oui  Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui  Non

Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

<sup>3</sup> Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel

Oui  Non  N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?  Oui  Non  N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?  Oui  Non  N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui  Non  N.a.





Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

- a) simplification administrative, et/ou à une  
b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non  
 Oui  Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui  Non  N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui  Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui  Non  N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



## Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ?  Oui  Non

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, expliquez  
de quelle manière :

## Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation <sup>5</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers <sup>6</sup> ?  Oui  Non  N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

## I

*(Actes législatifs)*

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2022/738 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 6 avril 2022

**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 européen <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> prévoit un niveau minimal d'ouverture du marché en ce qui concerne l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.
- (2) L'utilisation de véhicules loués peut réduire les coûts des entreprises de transport de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui et, en même temps, peut 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 en moyenne 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. La 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 supérieur à six tonnes pour les activités de transport 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 d'un État membre autre que l'État membre d'établissement de l'entreprise qui le prend en location.

<sup>(1)</sup> JO C 129 du 11.4.2018, p. 71.

<sup>(2)</sup> JO C 176 du 23.5.2018, p. 57.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 15 janvier 2019 (JO C 411 du 27.11.2020, p. 258) et position du Conseil en première lecture du 20 décembre 2021 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 5 avril 2022 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(4)</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 (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82).

- (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 l'État membre d'établissement. Une telle possibilité leur permettrait en particulier de faire face plus facilement aux pics de demande de courte durée, saisonniers ou temporaires, ou de remplacer plus aisément des véhicules défectueux ou endommagés, tout en assurant le respect des exigences de sécurité nécessaires et en garantissant des conditions de travail appropriées aux conducteurs.
- (5) 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 si le véhicule a été immatriculé ou mis en circulation conformément à la législation applicable, aux exigences de sécurité et aux autres normes obligatoires d'un État membre et, dans le cas d'un véhicule nécessitant une copie certifiée conforme de la licence communautaire en vertu du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>, si son utilisation a été autorisée par l'État membre d'établissement de l'entreprise sur la base d'une telle copie certifiée conforme.
- (6) Afin de simplifier la fourniture de preuves pertinentes, les États membres devraient également admettre des documents sous forme électronique comme moyens de prouver le respect de la directive 2006/1/CE.
- (7) 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. Étant donné que la présente directive n'harmonise pas la taxation des véhicules au niveau national et que les règles en matière d'immatriculation des véhicules sont liées à la taxation des véhicules, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger l'immatriculation du véhicule loué, à condition que le véhicule soit autorisé à circuler pendant au moins 30 jours avant que cette exigence devienne applicable. Les États membres devraient aussi être en mesure de limiter le nombre de ces véhicules qu'une entreprise établie sur leurs territoires respectifs 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.
- (8) Afin qu'un État membre fasse mieux respecter les restrictions relatives à l'utilisation par une entreprise établie sur son territoire de véhicules loués immatriculés ou mis en circulation en conformité avec la législation d'un autre État membre, l'État membre d'établissement devrait avoir la faculté d'exiger que la durée du contrat de location n'excède pas la durée autorisée pour l'utilisation du véhicule en question. Il est possible de limiter la validité des copies certifiées conformes de la licence communautaire délivrées conformément au règlement (CE) n° 1072/2009 à la période correspondant à la durée du contrat de location. Il est également possible d'indiquer le numéro d'immatriculation du véhicule loué sur ces copies certifiées conformes.
- (9) La circulation de véhicules loués ne devrait pas entraver le suivi et le contrôle de la légalité des activités de transport exercées par des entreprises 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. Les véhicules loués dans un État membre autre que l'État membre d'établissement de l'entreprise devraient également être inclus. Le règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit aussi que les autorités compétentes 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 délivré par un État membre autre que l'État membre d'établissement.

<sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

<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).

- (10) Afin d'assurer le respect uniforme de l'obligation d'introduire, dans les registres électroniques nationaux, le numéro d'immatriculation d'un véhicule loué utilisé par une entreprise effectuant des transports de marchandises par route pour compte d'autrui, 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 les registres électroniques nationaux. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(7)</sup>.
- (11) Afin d'améliorer l'efficacité des activités 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'activités. Toutefois, afin d'éviter tout problème fiscal éventuel, il y a lieu de conserver la possibilité de restreindre l'utilisation de véhicules loués pour des activités de transport pour compte propre pour les véhicules immatriculés en dehors de l'État membre d'établissement de l'entreprise qui les utilise.
- (12) La Commission devrait suivre la mise en œuvre et les effets de la directive 2006/1/CE et rédiger un rapport au plus tard quatre ans après la date de transposition de la présente directive. Ce rapport devrait tenir dûment compte de l'impact de la présente directive sur la sécurité routière, sur l'environnement en raison des changements dans la composition des parcs de véhicules en termes d'âge et de type, ainsi que sur les recettes fiscales, en particulier en ce qui concerne la justification des restrictions prévues par la présente directive. Le rapport devrait également évaluer si la mise en œuvre de la présente directive a créé des difficultés en matière de respect de la législation, y compris en ce qui concerne les règles relatives au cabotage. La Commission devrait envisager la nécessité d'une action ultérieure dans ce domaine à la lumière de ce rapport.
- (13) 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.
- (14) 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:

«1. 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, le cas échéant, utilisé en conformité avec les règlements (CE) n° 1071/2009 (\*) et (CE) n° 1072/2009 (\*\*) du Parlement européen et du Conseil;

(\*) Règlement (CE) no 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).

(\*\*) Règlement (CE) no 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).»;

(7) 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).

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

«2. Le respect des conditions visées au paragraphe 1, points a) à d), doit être prouvé par la présentation des documents suivants sur papier ou sous forme électronique, qui doivent se trouver à bord du véhicule:».

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

«Article 3

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer que les entreprises établies sur leurs territoires respectifs 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.

2. Lorsqu'un 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 de transport routier peut:

- a) limiter la durée d'utilisation du véhicule loué sur son territoire pour autant que l'utilisation d'un véhicule loué par la même entreprise de transport routier soit autorisée pendant une période d'au moins deux mois consécutifs au cours d'une année civile donnée; l'État membre peut alors exiger que la durée du contrat de location n'excède pas la limite qu'il a fixée;
- b) exiger que le véhicule loué soit immatriculé conformément à ses règles nationales en matière d'immatriculation après une période d'au moins 30 jours; l'État membre peut alors exiger que la durée du contrat de location n'excède pas la période de circulation antérieure à l'obligation d'immatriculation;
- c) limiter le nombre de véhicules loués qu'une entreprise peut utiliser pour autant que le nombre minimal de véhicules autorisés corresponde à au moins 25 % du parc de véhicules de marchandises qui est à la disposition de l'entreprise en application de 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; cependant, dans le cas d'une entreprise qui possède un parc global composé de plus d'un et de moins de quatre véhicules, celle-ci est autorisée à utiliser au moins un de ces véhicules; le nombre minimal 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;
- d) limiter l'utilisation de tels véhicules aux activités de transport pour compte propre.».

3) L'article suivant est inséré:

«Article 3 bis

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer que le numéro d'immatriculation d'un véhicule loué utilisé par une entreprise effectuant des transports de marchandises par route pour compte d'autrui est introduit dans les registres électroniques nationaux visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1071/2009.

2. Les autorités compétentes des États membres travaillent en étroite coopération, se prêtent mutuellement et rapidement assistance et partagent toutes les informations pertinentes afin de faciliter la mise en œuvre et l'exécution de la présente directive. À cette fin, chaque État membre désigne un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres.

3. L'échange d'informations visé au paragraphe 1 intervient au moyen du registre européen des entreprises de transport routier (ERRU), comme prévu par le règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission (\*).

4. Les États membres veillent à ce que les informations fournies en vertu du présent article ne soient utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées. Tout traitement de données à caractère personnel est effectué exclusivement aux fins de l'exécution de la présente directive et est conforme au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (\*\*).

5. La coopération et l'assistance mutuelles en matière administrative sont fournies à titre gracieux.

6. Une demande d'information n'empêche pas les autorités compétentes de prendre des mesures conformément au droit de l'Union et au droit national applicables afin d'enquêter sur les violations alléguées des règles résultant de la transposition de la présente directive et de les prévenir.

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires en vue d'assurer que le traitement des données visées au paragraphe 1 du présent article est 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, troisième et cinquième alinéas, et à l'article 16, paragraphes 3 et 4, dudit règlement.

8. Au plus tard quatorze mois après l'adoption d'un acte d'exécution établissant 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 des actes d'exécution fixant les exigences minimales relatives aux données à introduire dans les registres électroniques nationaux afin de permettre l'interconnexion des registres, et précisant les fonctionnalités requises afin que ces informations soient accessibles aux autorités compétentes lors de contrôles sur route. Ces exigences et fonctionnalités minimales sont conformes aux exigences et fonctionnalités établies en application de 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, de la présente directive.

9. Les États membres veillent à ce que les données visées au paragraphe 1 soient accessibles aux autorités compétentes lors de contrôles sur route.

(\*) Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1er avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) no 1213/2010 (JO L 87 du 2.4.2016, p. 4).

(\*\*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

(\*\*\*) 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 (CE) n° 561/2006 et (UE) n° 165/2014 et de la directive 2002/15/CE en ce qui concerne 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).».

4) Les articles suivants sont insérés:

«Article 5 bis

Au plus tard le 7 août 2027, 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 en particulier l'impact sur la sécurité routière, sur l'environnement, 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*

1. 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 (\*). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (\*\*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

- (\*) Règlement (UE) no 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) no 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) no 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 6 août 2023. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi 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 Strasbourg, le 6 avril 2022.

*Par le Parlement européen*  
*La présidente*  
R. METSOLA

*Par le Conseil*  
*Le président*  
C. BEAUNE