



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 21 de diciembre de 2021  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0113(COD)**

---

---

**13531/1/21  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 648  
CODEC 1415  
PARLNAT 237**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO**

---

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera

- Exposición de motivos del Consejo
- Adoptada por el Consejo el 20 de diciembre de 2021

---

## I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2017, la Comisión Europea presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del primer paquete de movilidad.
2. Esta propuesta modifica la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera<sup>1</sup> con el objeto de ampliar el acceso al mercado de los vehículos de transporte de mercancías alquilados y de reducir la complejidad de las normas.
3. El Parlamento Europeo, durante su 8.ª legislatura, nombró comisión competente a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN). La Comisión TRAN nombró ponente a D.ª Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) y votó sobre su informe el 24 de mayo de 2018. El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura, que contenía quince enmiendas, el 15 de enero de 2019<sup>2</sup>.
4. Durante la 9.ª legislatura, la Comisión TRAN confirmó a la ponente y, el 24 de septiembre de 2019, decidió entablar diálogos tripartitos políticos informales sobre la base de la posición en primera lectura.
5. En el Consejo, el Grupo «Transportes Terrestres» inició sus trabajos el 1 de junio de 2017. El 13 de junio de 2017, el Grupo analizó la evaluación de impacto. Las delegaciones reconocieron las repercusiones positivas esperadas en lo que respecta a la penetración en el mercado de los vehículos de alquiler, pero varias destacaron que los posibles efectos negativos imponían la realización de análisis adicionales. Sus preocupaciones tenían que ver con una posible erosión fiscal y con la posibilidad de controlar las restricciones a la circulación de los vehículos alquilados que existían en ese momento y las operaciones de cabotaje. El argumento de que un mercado de vehículos de alquiler más eficiente tendría efectos globalmente positivos en el medio ambiente no convenció a algunas delegaciones.
6. El Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) cambió impresiones sobre la propuesta por primera vez el 5 de diciembre de 2017, basándose en un informe de situación<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> DO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

<sup>2</sup> Véase ST 5386/19.

<sup>3</sup> Véase ST 14841/17.

7. Tras los trabajos llevados a cabo a distintos niveles entre 2018 y 2021, el Consejo alcanzó una orientación general el 3 de junio de 2021<sup>4</sup>.
8. Entre julio y octubre de 2021, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, en calidad de facilitadora, mantuvieron negociaciones para llegar a un acuerdo sobre la propuesta. El 26 de octubre de 2021, los negociadores llegaron a un acuerdo provisional sobre un texto transaccional, que posteriormente fue analizado y refrendado por el Comité de Representantes Permanentes el 12 de noviembre de 2021<sup>5</sup>.
9. Durante sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 6 de diciembre de 2017, y el del Comité de las Regiones, de 1 de febrero de 2018.
10. Teniendo en cuenta el acuerdo provisional alcanzado entre los colegisladores y una vez realizada la revisión jurídico-lingüística, el Consejo adoptó el 20 de diciembre de 2021 su posición en primera lectura sobre la propuesta.

## **II. OBJETIVO**

11. La Directiva 2006/1/CE codifica las normas anteriores y establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera entre los Estados miembros, tanto para las empresas establecidas en el propio territorio como para las establecidas en otro Estado miembro. No obstante, la Directiva:
  - permite que un Estado miembro limite la utilización de vehículos de alquiler por empresas establecidas en su territorio a los vehículos matriculados en el propio Estado miembro y, además, permite que se prohíba, en operaciones por cuenta propia, la utilización de vehículos de alquiler cuyo peso total autorizado, incluida la carga, exceda de seis toneladas;
  - se limita, en lo que respecta a las empresas establecidas en otro Estado miembro, al alquiler de vehículos matriculados en ese mismo Estado miembro a efectos del tráfico entre Estados miembros.

---

<sup>4</sup> ST 9398/21.

<sup>5</sup> ST 13377/21.

12. La Comisión propone modificar la Directiva 2006/1/CE principalmente para eliminar las restricciones existentes y establecer un marco normativo claro y uniforme, que dé a los transportistas de toda la UE igualdad de acceso al mercado de los vehículos de alquiler.

### **III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA**

#### **A. Aspectos generales**

13. Sobre la base de la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo han mantenido negociaciones con vistas a celebrar un acuerdo en la fase correspondiente a la posición en primera lectura del Consejo. El texto del proyecto de posición del Consejo refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado entre los dos colegisladores.
14. La posición del Parlamento en primera lectura coincidió con la opinión mayoritaria en las deliberaciones del Consejo en ese momento, según la cual era preciso realizar esfuerzos legislativos adicionales para reforzar las disposiciones de control y disponer de salvaguardias para evitar que la liberalización del mercado se utilizara principalmente para eludir los impuestos nacionales sobre los vehículos. La orientación general del Consejo, que se acordó más de dos años después de la aprobación de la posición del Parlamento en primera lectura, confirmó esta evaluación paralela y reflejó además, por lo que se refiere a las disposiciones de control, la finalización de las demás iniciativas legislativas sobre la apertura del mercado del primer paquete de movilidad.
15. El acuerdo transaccional que se refleja en la posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes aspectos clave:

**a) Distinción entre el acceso de las empresas extranjeras al mercado de vehículos de alquiler y el de las empresas nacionales**

16. La Directiva actual y la propuesta de la Comisión otorgan en esencia el mismo derecho a alquilar vehículos a las empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro (artículo 3) que a las empresas establecidas en un Estado miembro distinto del anterior (artículo 2). No obstante, tanto el Parlamento (enmiendas 3, 4 y 9) como el Consejo preferían que se estableciera una diferenciación entre estos casos. Cuando la empresa esté establecida en otro Estado miembro y el vehículo de alquiler esté debidamente matriculado en cualquier Estado miembro, un Estado miembro en el que no esté establecida la empresa no debe restringir el acceso al mercado. Este debe ser también el punto de partida cuando una empresa esté establecida en el Estado miembro; no obstante, por lo que respecta a la utilización de vehículos matriculados en otro Estado miembro por dicha empresa, el Estado miembro de establecimiento debe disponer de determinadas medidas de salvaguardia que permitan una restricción.

**b) Posibilidades de restringir el acceso a los vehículos de alquiler a las empresas establecidas en el Estado miembro**

17. Dado este acuerdo sobre la distinción entre los casos, las negociaciones se centraron en el alcance de las salvaguardias para restringir el acceso a los vehículos de alquiler a fin de evitar distorsiones fiscales (enmiendas 4 y 11 del Parlamento; orientación general del Consejo, artículo 3, apartado 2, de la Directiva modificada).

18. Las posiciones de las instituciones convergieron para alcanzar una solución transaccional sobre la posibilidad de limitar la duración del contrato de alquiler de un vehículo matriculado en otro Estado miembro. La solución transaccional garantiza que, en caso de que un Estado miembro adopte medidas, el contrato de alquiler esté siempre en vigor durante al menos dos meses consecutivos en un año civil. Existe la posibilidad de exigir que un contrato no dure más de treinta días si este requisito se deriva de las normas en materia de matriculación de vehículos de los Estados miembros.

19. Por lo que respecta a la opción de limitar la proporción de vehículos matriculados en otro Estado miembro en relación con el parque de vehículos nacional dedicado al transporte por carretera, las posiciones de ambas instituciones consideraron adecuada una cuota mínima garantizada del 25 %. El texto acordado añade detalles técnicos a la enmienda del Parlamento.

20. Por último, era necesario encontrar una solución en relación con las restricciones facultativas a la utilización de vehículos de alquiler en las operaciones de transporte por cuenta propia [enmiendas 28 y 34 del Parlamento; orientación general del Consejo, artículo 3, apartado 2, letra c), de la Directiva modificada]. La posición del Parlamento era más amplia en el sentido de que la restricción también se habría aplicado a los vehículos matriculados en el Estado miembro en el que estuviera registrada la empresa; y la posición del Consejo era más amplia en el sentido de que no distinguía en función del peso del vehículo. La Comisión estaba dispuesta a aceptar una salvaguardia en consonancia con la lógica de las demás salvaguardias, pero insistió en que se suprimiera una norma que permitía establecer una excepción para las operaciones por cuenta propia de manera general. Finalmente, el Parlamento aceptó la posición del Consejo a este respecto.

**c) Seguimiento y control**

21. Teniendo en cuenta que las normas actuales no conceden libertad alguna para alquilar un vehículo que no esté matriculado en el Estado miembro en el que está establecida la empresa, la cuestión del seguimiento y el control de la utilización de vehículos alquilados, en particular en el contexto de las restricciones de mercado en vigor para las operaciones de cabotaje<sup>6</sup>, era de gran importancia para el acuerdo transaccional.
22. La posición del Parlamento contenía un marco de control estricto (enmiendas 5 y 12), que difería de la posición del Consejo principalmente en el uso de canales de cooperación entre los Estados miembros. La solución transaccional consistió en adaptar el mecanismo de cooperación, de manera más descriptiva que en la posición del Consejo, a las normas de cooperación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, que el primer paquete de movilidad había modernizado. Con el fin de evitar una carga administrativa desproporcionada, el Parlamento aceptó que no es necesario notificar la información sobre vehículos de alquiler cada vez que se alquila un vehículo, siempre que la información esté disponible y se pueda acceder a ella en el Estado miembro que lleve a cabo los controles de carretera (nuevos artículos 3 *bis* y 5 *ter*).

---

<sup>6</sup> Véase el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

#### **d) Transposición y evaluación de políticas**

23. El acuerdo transaccional establece un plazo de transposición (artículo 2 de la Directiva de modificación) próximo a la aplicación de las nuevas disposiciones de control del primer paquete de movilidad, prevista para agosto de 2023.
24. El acercamiento de las posiciones en cuanto a los plazos y temas del informe permitió revisar la obligación de la Comisión de presentar un informe sobre la aplicación y los efectos de la Directiva (enmiendas 7 y 13 del Parlamento, nuevo artículo 5 *bis* de la Directiva modificada).

#### **B. Otros elementos de la posición del Consejo**

25. El Consejo aceptó la reformulación de enmiendas del Parlamento (considerandos 2 y 4, de las enmiendas 1 y 6 del Parlamento). Los siguientes elementos, añadidos por el Consejo a la propuesta de la Comisión, figuran en el texto final de la posición del Consejo:
  - un considerando (considerando 8) y partes conexas del artículo 3, apartado 2, hacen referencia a los medios de control en caso de que un Estado miembro haya restringido la duración de un contrato de alquiler suscrito por empresas establecidas en su territorio;
  - en consonancia con lo dispuesto en otros actos legislativos recientes de la UE<sup>7</sup>, los Estados miembros deben aceptar la presentación en formato electrónico de los documentos que el conductor debe llevar a bordo del vehículo (considerando 6 y artículo 2, apartado 2, de la Directiva modificada).

---

<sup>7</sup> Véase, por ejemplo, el artículo 8, apartado 4 *bis*, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el artículo 5 del Reglamento (UE) 2020/1056.

#### IV. CONCLUSIÓN

26. La posición del Consejo mantiene los objetivos principales de la propuesta de la Comisión Europea y refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones informales entre el Consejo y el Parlamento Europeo, con el apoyo de la Comisión.
  27. Este acuerdo transaccional quedó confirmado por la carta, con fecha de 16 de noviembre de 2021, que la Presidencia de la Comisión TRAN del Parlamento Europeo remitió a la Presidencia; en consecuencia, el 20 de diciembre de 2021 el Consejo de Medio Ambiente adoptó el texto como posición en primera lectura.
-