



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 21 de dezembro de 2021
(OR. en)

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

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção da DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2006/1/CE, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias

- Nota justificativa do Conselho
- Adotada pelo Conselho em 20 de dezembro de 2021

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão Europeia apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 1 de junho de 2017, como parte do primeiro pacote da mobilidade.
2. Esta proposta altera a Diretiva 2006/1/CE, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias¹, com o objetivo de alargar o acesso ao mercado dos veículos de aluguer utilizados no transporte de mercadorias e de reduzir a complexidade das regras.
3. O Parlamento Europeu, na sua 8.^a legislatura, designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente. A Comissão TRAN nomeou Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) como relatora e votou o seu relatório em 24 de maio de 2018. Em 15 de janeiro de 2019, o Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura, que contém 15 alterações².
4. Durante a 9.^a legislatura, a Comissão TRAN reconduziu a relatora e, em 24 de setembro de 2019, decidiu encetar trilogos políticos informais, com base na posição em primeira leitura.
5. No Conselho, o Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 1 de junho de 2017. Em 13 de junho de 2017, o Grupo analisou a avaliação de impacto. As delegações reconheceram o impacto positivo esperado na penetração de mercado dos veículos de aluguer, mas diversas delegações salientaram que os eventuais efeitos negativos exigiam uma análise adicional. Essas preocupações diziam respeito a uma possível erosão fiscal e à controlabilidade – tanto no que respeita às restrições ainda existentes à circulação de veículos de aluguer como às operações de cabotagem. Algumas delegações não estavam convictas do argumento de que um mercado de aluguer de veículos mais eficaz teria um impacto globalmente positivo no ambiente.
6. O Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) trocou pela primeira vez opiniões sobre a proposta em 5 de dezembro de 2017, com base num relatório intercalar³.

¹ JO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

² Ver ST 5386/19.

³ Ver ST 14841/17.

7. Na sequência de novos trabalhos a vários níveis entre 2018 e 2021, o Conselho definiu uma orientação geral em 3 de junho de 2021⁴.
8. Entre julho e outubro de 2021, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão, no papel de facilitador, entraram em negociações a fim de chegarem a acordo sobre a proposta. Em 26 de outubro de 2021, os negociadores chegaram a acordo provisório sobre um texto de compromisso, que foi posteriormente analisado e aprovado pelo Comité de Representantes Permanentes em 12 de novembro de 2021⁵.
9. Nos seus trabalhos, o Conselho teve em linha de conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu e do Comité das Regiões datados, respetivamente, de 6 de dezembro de 2017 e 1 de fevereiro de 2018.
10. Tendo em conta o acordo provisório entre os legisladores e após revisão jurídico-linguística, o Conselho adotou a sua posição em primeira leitura sobre a proposta em 20 de dezembro de 2021.

II. OBJETIVO

11. A Diretiva 2006/1/CE codifica regras anteriores e prevê um nível mínimo de abertura do mercado no que respeita à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias entre Estados-Membros, tanto para empresas estabelecidas nos seus territórios como para empresas estabelecidas noutra Estado-Membro. No entanto, a diretiva:
 - permite a um Estado-Membro restringir a utilização de veículos de aluguer por empresas estabelecidas no seu território aos veículos que se encontram matriculados nesse Estado-Membro e, além disso, autoriza-o a proibir a utilização de veículos de aluguer que tenham um peso total em carga autorizado superior a seis toneladas para efetuar transportes por conta própria;
 - no que diz respeito às empresas estabelecidas noutra Estado-Membro, tem um âmbito de aplicação limitado ao aluguer de veículos matriculados nesse mesmo Estado-Membro para efeitos de tráfego entre Estados-Membros.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. A Comissão propõe que se altere a Diretiva 2006/1/CE principalmente para eliminar as restrições existentes e para estabelecer um quadro regulamentar claro e uniforme, proporcionando aos transportadores de toda a UE igualdade de acesso ao mercado dos veículos de aluguer.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

A. Considerações gerais

13. Com base na proposta da Comissão, o Parlamento e o Conselho conduziram as negociações no intuito de chegarem a acordo na fase de definição da posição do Conselho em primeira leitura. O texto do projeto de posição do Conselho reflete inteiramente o compromisso alcançado entre os dois colegisladores.
14. A posição do Parlamento em primeira leitura coincidiu, na altura, com a opinião maioritária nas deliberações do Conselho, que apontava para a necessidade de desenvolver esforços legislativos adicionais para reforçar as disposições em matéria de controlo e para dispor de salvaguardas que impeçam que a liberalização do mercado seja utilizada principalmente para evitar impostos nacionais sobre os veículos. A orientação geral do Conselho, que foi definida mais de dois anos depois da posição do Parlamento em primeira leitura, confirmou esta avaliação paralela e teve também em conta, no que toca às disposições em matéria de controlo, a conclusão de outras iniciativas legislativas respeitantes à abertura do mercado incluídas no primeiro pacote da mobilidade.
15. O compromisso que a posição do Conselho em primeira leitura repercute encerra os seguintes elementos essenciais:

a) Distinção entre o acesso de empresas estrangeiras ao mercado dos veículos de aluguer e o acesso das empresas próprias

16. A diretiva em vigor e a proposta da Comissão concedem, em substância, o mesmo direito de aluguer de veículos a empresas estabelecidas no território regulado pelo Estado-Membro (artigo 3.º) e a empresas estabelecidas num Estado-Membro diferente (artigo 2.º). Porém, tanto o Parlamento (alterações 3, 4 e 9) como o Conselho privilegiaram a diferenciação destes casos. Se a empresa se encontrar estabelecida noutra Estado-Membro e o veículo de aluguer estiver devidamente matriculado em qualquer dos Estados, o acesso ao mercado não deve ser restringido por um Estado-Membro onde a empresa não se encontra estabelecida. Este deve também ser o ponto de partida para o caso das empresas estabelecidas no Estado-Membro; contudo, para que estas empresas utilizem veículos matriculados noutra Estado-Membro, o Estado-Membro de estabelecimento deve aplicar medidas de salvaguarda que permitam impor restrições.

b) Possibilidades de restringir o acesso das empresas estabelecidas no Estado-Membro a veículos de aluguer

17. Tendo em conta este acordo sobre a distinção entre os casos, as negociações centraram-se no âmbito das salvaguardas para restringir o acesso a veículos de aluguer, de modo a evitar distorções fiscais (alterações 4 e 11 do Parlamento; orientação geral do Conselho, artigo 3.º, n.º 2, da diretiva alterada).

18. As posições das instituições convergiram, o que permitiu chegar a um compromisso sobre a opção de limitar a duração do contrato de aluguer de um veículo matriculado noutra Estado-Membro. O compromisso garante que, em caso de medidas tomadas por um Estado-Membro, o contrato de aluguer pode sempre abranger, pelo menos, dois meses consecutivos de um ano civil. Existe a opção de exigir que um contrato não possa durar mais de 30 dias, se esta exigência decorrer das regras dos Estados-Membros aplicáveis à matrícula de veículos.

19. No que respeita à opção de limitar a quota de veículos matriculados noutra Estado-Membro relativamente à frota nacional que efetua transportes rodoviários, as posições das duas instituições privilegiaram uma quota mínima garantida de 25 %. O texto acordado acrescenta pormenores técnicos à alteração do Parlamento.

20. Por último, foi necessário encontrar uma solução para as restrições facultativas aplicáveis à utilização de veículos de aluguer em operações de transporte por conta própria (alterações 28 e 34 do Parlamento; orientação geral do Conselho, artigo 3.º, n.º 2, alínea c), da diretiva alterada). A posição do Parlamento era mais abrangente no sentido de que a restrição se aplicaria também aos veículos matriculados no Estado-Membro em que a empresa está registada, e a posição do Conselho no sentido de que não fazia a distinção consoante o peso do veículo. A Comissão estava disposta a aceitar uma salvaguarda congruente com a lógica das outras salvaguardas, mas insistiu em pôr termo a uma regra que permitia isentar na generalidade as operações por conta própria. Finalmente, o Parlamento aceitou a posição do Conselho nesta matéria.

c) Acompanhamento e controlo

21. Tendo em conta que as regras atuais não concedem qualquer liberdade para alugar um veículo que não esteja matriculado no Estado-Membro em que a empresa se encontra estabelecida, a questão do acompanhamento e controlo da utilização dos veículos de aluguer, especialmente no contexto das restrições de mercado em vigor para as operações de cabotagem⁶, era muito importante para chegar a um compromisso.
22. A posição do Parlamento continha um quadro de controlo rigoroso (alterações 5 e 12), que diferia da posição do Conselho principalmente na utilização dos canais de cooperação entre os Estados-Membros. O compromisso consistiu em alinhar o mecanismo de cooperação, de uma forma mais descritiva do que na posição do Conselho, com as regras aplicáveis à cooperação previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que o primeiro pacote da mobilidade tinha modernizado. A fim de evitar encargos administrativos desproporcionados, o Parlamento aceitou que as informações sobre os veículos de aluguer não necessitem de ser notificadas de cada vez que um veículo é alugado, desde que o Estado-Membro que efetua os controlos delas disponha e a elas tenha acesso durante os controlos na estrada (novos artigos 3.º-A e 5.º-B).

⁶ Ver o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

d) Transposição e avaliação da política seguida

23. O compromisso prevê um prazo de transposição (artigo 2.º da diretiva modificativa) que será próximo da aplicação das novas disposições de controlo no âmbito do primeiro pacote da mobilidade e que deverá decorrer até agosto de 2023.
24. A obrigação que incumbe à Comissão de apresentar relatórios sobre a aplicação e os efeitos da diretiva (alterações 7 e 13 do Parlamento, novo artigo 5.º-A da diretiva alterada) foi revista, fazendo convergir as posições em termos de calendário e de temas previstos no relatório.

B. Outros elementos da posição do Conselho

25. O Conselho aceitou as alterações reformuladas do Parlamento (considerandos 2 e 4, com base nas alterações 1 e 6 do Parlamento). Do texto final da posição do Conselho fazem ainda parte os seguintes elementos, acrescentados pelo Conselho à proposta da Comissão:
 - um dos considerandos (considerando 8) e as partes conexas do artigo 3.º, n.º 2, referem-se a meios de controlo no caso de um Estado-Membro ter restringido a duração do contrato de aluguer celebrado por empresas estabelecidas no seu território;
 - em conformidade com outros atos legislativos recentes da UE⁷, os Estados-Membros têm de aceitar a apresentação, em formato eletrónico, dos documentos que o condutor deve manter a bordo (considerando 6 e artigo 2.º, n.º 2, da diretiva alterada).

⁷ Veja-se, por exemplo, o artigo 8.º, n.º 4-A, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o artigo 5.º do Regulamento (UE) 2020/1056.

IV. CONCLUSÃO

26. A posição do Conselho mantém os objetivos principais da proposta da Comissão Europeia e reflete na íntegra o compromisso alcançado nas negociações informais entre o Conselho e o Parlamento Europeu, com o apoio da Comissão.
 27. Este compromisso, confirmado por carta dirigida em 16 de novembro de 2021 pela presidente da Comissão TRAN do Parlamento Europeu à Presidência, foi posteriormente adotado pelo Conselho (Ambiente), em 20 de dezembro de 2021, como posição em primeira leitura.
-