



Bruxelles, 21 decembrie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

Subiect: Poziția în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei DIRECTIVE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri

- Expunere de motive a Consiliului
- Adoptată de Consiliu la 20 decembrie 2021

I. INTRODUCERE

1. Comisia Europeană a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 1 iunie 2017, ca parte a primului pachet privind mobilitatea.
2. Propunerea modifică Directiva 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri¹, cu scopul de a extinde accesul pe piață al vehiculelor de marfă închiriate și de a reduce complexitatea normelor.
3. În cursul celei de a opta legislaturi, Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă. Comisia TRAN a numit-o pe dna Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) ca raportoare și a votat raportul acesteia la 24 mai 2018. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură, care conținea 15 amendamente, la 15 ianuarie 2019².
4. În cursul celei de a noua legislaturi, Comisia TRAN a confirmat raportorul și, la 24 septembrie 2019, a decis să inițieze triloguri politice informale, pe baza poziției în primă lectură.
5. În cadrul Consiliului, Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început activitatea la 1 iunie 2017. La 13 iunie 2017, grupul de lucru a analizat evaluarea impactului. Delegațiile au recunoscut impactul pozitiv preconizat asupra pătrunderii pe piață a vehiculelor închiriate, dar mai multe delegații au subliniat că există posibile efecte negative care necesită o analiză suplimentară. Aceste preocupări se refereau la o eventuală erodare a bazei impozabile și la capacitatea de control referitoare la restricțiile rămase privind circulația vehiculelor închiriate și referitoare la operațiunile de cabotaj. Unele delegații nu s-au arătat convinse de argumentul potrivit căruia o piață mai eficientă pentru închirierea de vehicule ar avea un impact pozitiv global asupra mediului.
6. Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a desfășurat pentru prima dată un schimb de opinii cu privire la propunere la 5 decembrie 2017, pe baza unui raport privind progresele înregistrate³.

¹ JO L 33, 4.2.2006, p. 82.

² A se vedea ST 5386/19.

³ A se vedea ST 14841/17.

7. În urma lucrărilor ulterioare desfășurate la diferite niveluri între 2018 și 2021, Consiliul a ajuns la o abordare generală la 3 iunie 2021⁴.
8. Între iulie și octombrie 2021, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie, aceasta din urmă cu rol de facilitator, în vederea ajungerii la un acord cu privire la propunere. La 26 octombrie 2021, negociatorii au convenit în mod provizoriu asupra unui text de compromis, care a fost ulterior analizat și aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 12 noiembrie 2021⁵.
9. În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European din 6 decembrie 2017 și de cel al Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018.
10. Având în vedere acordul provizoriu dintre colegiitori și în urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul și-a adoptat poziția în primă lectură cu privire la propunere la 20 decembrie 2021.

II. OBIECTIV

11. Directiva 2006/1/CE codifică normele anterioare și prevede un nivel minim de deschidere a pieței în ceea ce privește utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri între statele membre, atât pentru întreprinderile stabilite pe teritoriile lor, cât și pentru întreprinderile stabilite în alt stat membru. Cu toate acestea, directiva:
 - permite unui stat membru să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate de către întreprinderile stabilite pe teritoriul său la vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv și, în plus, îi permite să interzică utilizarea pentru operațiuni pe cont propriu a vehiculelor închiriate cu o greutate încărcată totală admisă de peste șase tone;
 - este limitată, în ceea ce privește întreprinderile stabilite în alt stat membru, la închirierea de vehicule înmatriculate în acel stat membru în scopul traficului între statele membre.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Comisia propune modificarea Directivei 2006/1/CE în principal pentru a elimina restricțiile existente și pentru a stabili un cadru de reglementare clar și uniform, care să ofere operatorilor de transport din întreaga UE acces egal la piața vehiculelor închiriate.

III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI

A. Considerații generale

13. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord în etapa poziției Consiliului în primă lectură. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns între cei doi colegiutori.
14. Poziția Parlamentului în primă lectură a coincis cu opinia majoritară din cadrul deliberărilor Consiliului din acel moment, potrivit căreia erau necesare eforturi legislative suplimentare pentru a consolida dispozițiile privind controlul și a institui garanții cu scopul de a evita ca liberalizarea pieței să fie utilizată în primul rând pentru a evita impozitele pe vehicule la nivel național. Abordarea generală a Consiliului, asupra căreia s-a convenit la mai mult de doi ani de la poziția în primă lectură a Parlamentului, a confirmat această evaluare paralelă; în plus, în cadrul său s-a reflectat, în ceea ce privește dispozițiile în materie de control, asupra finalizării celorlalte inițiative legislative privind deschiderea pieței din cadrul primului pachet privind mobilitatea.
15. Compromisul reflectat în poziția Consiliului în primă lectură cuprinde următoarele elemente-cheie:

a) Distincția între accesul societăților străine și accesul societăților proprii la piața vehiculelor închiriate

16. Actuala directivă și propunerea Comisiei acordă, în esență, același drept de închiriere de vehicule societăților stabilite pe teritoriul unui stat membru ale cărui norme se aplică (articolul 3) ca și societăților stabilite pe teritoriul unui alt stat membru decât cel ale cărui norme se aplică (articolul 2). Cu toate acestea, atât Parlamentul (amendamentele 3, 4 și 9), cât și Consiliul s-au pronunțat în favoarea unei diferențieri a acestor cazuri. În cazul în care societatea este stabilită într-un alt stat membru și vehiculul închiriat este înmatriculat în mod corespunzător în orice stat membru, accesul pe piață nu ar trebui restricționat de către un stat membru în care societatea nu este înregistrată. Acesta ar trebui să fie punctul de plecare și în cazul unei societăți stabilite în statul membru; totuși, pentru utilizarea de către aceasta a vehiculelor înmatriculate în alt stat membru, statul membru de stabilire ar trebui să dispună de anumite măsuri de garantare, care să permită o restricție.

b) Posibilitățile de restricționare a accesului la vehiculele închiriate pentru societățile stabilite în statul membru

17. Având în vedere acest acord privind diferențierea cazurilor, negocierile s-au axat pe domeniul de aplicare al garanțiilor pentru restricționarea accesului la vehiculele închiriate pentru a evita denaturările fiscale [amendamentele 4 și 11 ale Parlamentului; abordarea generală a Consiliului - articolul 3 alineatul (2) din directiva modificată].
18. În privința unui compromis în legătură cu opțiunea de limitare a duratei contractului de închiriere a unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, pozițiile instituțiilor au fost convergente. Compromisul garantează că, în cazul unor măsuri luate de un stat membru, contractul de închiriere poate acoperi întotdeauna cel puțin două luni consecutive într-un an calendaristic. Opțiunea de a solicita ca un contract să nu aibă o durată mai mare de 30 de zile este disponibilă în cazul în care această cerință rezultă din normele statelor membre privind înmatricularea vehiculelor.
19. În privința opțiunii de a limita ponderea vehiculelor înmatriculate într-un alt stat membru din parcul auto intern de transport rutier, pozițiile ambelor instituții au favorizat o cotă minimă garantată de 25 %. Textul convenit adaugă detalii tehnice la amendamentul Parlamentului.

20. În cele din urmă, a trebuit găsită o soluție în ceea ce privește restricțiile opționale privind utilizarea vehiculelor închiriate la operațiunile de transport pe cont propriu [amendamentele 28 și 34 ale Parlamentului; abordarea generală a Consiliului - articolul 3 alineatul (2) litera (c) din directiva modificată]. Poziția Parlamentului a fost mai largă în sensul că restricția s-ar fi aplicat și vehiculelor înmatriculate în statul membru în care este înregistrată societatea; iar poziția Consiliului a fost mai largă în sensul că nu a făcut distincții în funcție de greutatea vehiculului. Comisia a fost dispusă să accepte o garanție care să urmeze aceeași logică ca și celelalte garanții, dar a insistat asupra renunțării la o normă care permitea exceptarea operațiunilor pe cont propriu în general. În cele din urmă, Parlamentul a acceptat poziția Consiliului în această privință.

c) Monitorizarea și controlul

21. Având în vedere că normele actuale nu acordă libertatea de a închiria un vehicul care nu este înmatriculat în statul membru în care este stabilită societatea, chestiunea monitorizării și controlului utilizării vehiculelor închiriate, în special în contextul restricțiilor existente pe piață pentru operațiunile de cabotaj⁶, a fost extrem de importantă pentru compromis.

22. Poziția Parlamentului conținea un cadru de control strict (amendamentele 5 și 12), care se deosebea de poziția Consiliului în principal prin utilizarea canalelor de cooperare între statele membre. Compromisul a constat în alinierea mecanismului de cooperare, într-un mod mai descriptiv decât în poziția Consiliului, la normele de cooperare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pe care primul pachet privind mobilitatea l-a modernizat. Pentru a evita o sarcină administrativă disproporționată, Parlamentul a acceptat că informațiile privind vehiculele închiriate nu trebuie notificate de fiecare dată când un vehicul este închiriat, atât timp cât informațiile sunt disponibile și accesibile în statul membru care efectuează controale în trafic (noile articole 3a și 5b).

⁶ A se vedea articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

d) Transpunerea și evaluarea politicilor

23. Compromisul prevede un termen de transpunere (articolul 2 din directiva de modificare), care va fi apropiat de punerea în aplicare a noilor dispoziții de control din primul pachet privind mobilitatea, care se preconizează că va fi pus în aplicare până în august 2023.
24. Obligația de raportare a Comisiei privind punerea în aplicare și efectele directivei (amendamentele 7 și 13 ale Parlamentului, noul articol 5a din directiva modificată) a fost revizuită prin alinierea pozițiilor în ceea ce privește calendarul și subiectele preconizate ale raportului.

B. Alte elemente ale poziției Consiliului

25. Consiliul a acceptat amendamentele reformulate ale Parlamentului (considerentele 2 și 4 din amendamentele 1 și 6 ale Parlamentului). Următoarele elemente adăugate de Consiliu în propunerea Comisiei au fost reținute în textul final al poziției Consiliului:
 - un considerent (considerentul 8) și părțile conexe ale articolului 3 alineatul (2) se referă la mijloacele de control în cazul în care un stat membru a restricționat durata unui contract de închiriere încheiat de societăți stabilite pe teritoriul său;
 - în conformitate cu alte acte legislative recente ale UE⁷, statele membre trebuie să accepte prezentarea în format electronic a documentelor pe care conducătorul auto trebuie să le păstreze la bord [considerentul 6, articolul 2 alineatul (2) din directiva modificată].

⁷ A se vedea, de exemplu, articolul 8 alineatul (4a) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 2020/1056.

IV. CONCLUZIE

26. Poziția Consiliului menține obiectivele principale ale propunerii Comisiei Europene și reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor informale dintre Consiliu și Parlamentul European, cu sprijinul Comisiei Europene.
 27. Acest compromis a fost confirmat printr-o scrisoare din partea președintei Comisiei TRAN a Parlamentului European adresată președinției, din data de 16 noiembrie 2021; ulterior, la 20 decembrie 2021, Consiliul (Mediu) a adoptat compromisul ca poziție în primă lectură.
-