

Bruselas, 20 de mayo de 2019
(OR. en)

9447/19

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

**TRANS 349
CODEC 1113**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes / Consejo
N.º doc. prec.:	9140/19
N.º doc. Ción.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Asunto:	Propuesta de 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 – Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

1. La Comisión presentó su propuesta de modificación de la Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera en mayo de 2017. La propuesta forma parte del primer paquete de movilidad y está vinculada a la propuesta de revisión de las normas sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera y el acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera (Reglamentos 1071/2009 y 1072/2009).
2. La Directiva 2006/1/CE codificó las normas anteriores y estableció un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera entre Estados miembros, tanto para las empresas establecidas en su territorio como para aquellas establecidas en otro Estado miembro.

No obstante, la Directiva:

- permite que un Estado miembro restrinja el uso de vehículos alquilados por empresas establecidas en su territorio a aquellos vehículos matriculados en el propio Estado miembro y, además, permite que se prohíba el uso de vehículos alquilados con un peso total de carga autorizado superior a seis toneladas para operaciones por cuenta propia;
 - se limita, en lo que respecta a las empresas establecidas en otro Estado miembro, al alquiler de vehículos matriculados en ese mismo Estado miembro, por motivos de tráfico entre Estados miembros.
3. 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.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

4. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.^a Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT). La Comisión TRAN votó sobre su informe el 24 de mayo de 2018, y el Parlamento Europeo aprobó su acuerdo en primera lectura, que contenía 15 enmiendas, el 15 de enero de 2019¹.
5. El Comité Económico y Social Europeo y el Comité Europeo de las Regiones aprobaron sus respectivos dictámenes el 6 de diciembre de 2017 y el 1 de febrero de 2018.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO

6. La Comisión presentó su propuesta al Grupo «Transportes Terrestres», junto con la evaluación de impacto, los días 1 y 21 de junio de 2017. El Grupo se reunió los días 7 de julio, 11 de octubre y 6 de noviembre de 2017 bajo Presidencia estonia, y los días 26 de febrero, 20 de marzo y 24 de abril de 2018 bajo Presidencia búlgara, para analizar la propuesta en detalle y debatir las fórmulas transaccionales de la Presidencia. El primer intento de llegar a un planteamiento general, en la reunión del Consejo TTE del 7 de junio de 2018, fue infructuoso.

¹ Véase el documento 5386/19.

7. El Grupo «Transportes Terrestres» volvió a estudiar la propuesta bajo Presidencia rumana, concretamente los días 14, 21 y 28 de enero, 4 de abril y 2 de mayo de 2019, para debatir una fórmula transaccional de la Presidencia². La mayoría de las delegaciones reconoció en general los avances realizados sobre la propuesta, y algunas de ellas subrayaron que el paso a un planteamiento general permitirá tratar este expediente de forma paralela a los expedientes conexos del primer paquete de movilidad, una vez que se inicien las negociaciones con el Parlamento Europeo. Dos delegaciones mantuvieron inalterada su valoración negativa de la propuesta. La Comisión mantuvo una reserva general sobre el resultado de las negociaciones.
8. Si bien muchas delegaciones seguían teniendo dudas en cuanto a los efectos de la propuesta en la recaudación impositiva de los vehículos, la mayoría reconoció que la fórmula transaccional de la Presidencia permite que los Estados miembros limiten en gran medida el riesgo (véanse el artículo 1, apartado 2, que sustituye al artículo 3 de la Directiva, y los considerandos 3 y 4). Una delegación consideró que si se introdujera mayor libertad en la circulación de vehículos alquilados podrían socavarse las normas nacionales de matriculación de vehículos, y otra delegación necesitaba seguir examinando la propuesta a la luz de la legislación nacional recientemente adoptada.
9. Por lo que se refiere al uso transfronterizo de vehículos alquilados por empresas establecidas en otro Estado miembro (artículo 1, apartado 1, por el que se modifica el artículo 2 de la Directiva, y considerando 4 *bis*), la mayoría de las delegaciones podía aceptar esta mayor flexibilidad. Muchas delegaciones subrayaron la importancia de adoptar a este respecto medidas de control eficaces, en particular para controlar las actividades de cabotaje. A este respecto, la mayoría de las delegaciones encontró razonable el uso del sistema ERRU³ (artículo 1, apartado 2 *bis* – que introduce un nuevo artículo 3 *bis* en la Directiva – y considerandos 5 *ter* y 5 *quater*), aunque algunas de ellas lo consideraron demasiado oneroso o no lo bastante eficaz. Varias delegaciones subrayaron que el sistema ERRU va a ser objeto de una actualización más completa una vez se hayan adoptado las modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 dentro del paquete de movilidad I, y abogaron por un calendario coordinado de las actualizaciones respectivas.

² La última versión está recogida en el documento 9140/19.

³ Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera, sistema para garantizar la interconexión de los registros electrónicos nacionales de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16, apartados 5 y 6, del Reglamento 1071/2009.

10. El Comité de Representantes Permanentes debatió la fórmula transaccional el 15 de mayo de 2019. Por una parte, muchas delegaciones manifestaron su apoyo a dicha fórmula, a pesar de que sigue habiendo algunos riesgos, por ejemplo respecto a la recaudación impositiva y al control de las operaciones de transporte por carretera realizadas en otros Estados miembros. Por otra parte, un número considerable de delegaciones manifestó sus dudas en cuanto a si se podrá llegar a un planteamiento general ya en junio de 2019. Algunas delegaciones formularon sendas reservas de estudio desfavorables sobre el alcance de la obligación de la Comisión de evaluar la recaudación impositiva (artículo 1, apartado 3, del nuevo artículo 5 *bis* de la Directiva). Al término de la reunión la Presidencia concluyó que un informe de situación sería una base más adecuada para el debate en el Consejo.

IV. CONCLUSIONES

11. La Presidencia considera que los avances realizados han contribuido a aminorar las dudas de los Estados miembros, sin dejar de preservar los elementos esenciales de los objetivos de la Comisión.
- a) Para evitar efectos secundarios no deseados, los Estados miembros podrán limitar el alquiler de vehículos matriculados en otros Estados miembros por parte de sus propias empresas a 30 días por año natural y el 25 % de la flota de vehículos. Con este breve periodo mínimo, debe ser posible salvaguardar las normas nacionales sobre matriculación de vehículos y evitar la erosión fiscal. La posibilidad de limitar el alquiler de vehículos comerciales ligeros para operaciones por cuenta propia añade otra salvaguardia. Con objeto de garantizar el seguimiento exhaustivo de los efectos en la recaudación impositiva, podría ampliarse el informe de evaluación de la Comisión para que contuviera este aspecto.
- b) Con objeto de garantizar que no se abuse de la utilización de vehículos alquilados por parte de empresas establecidas en otro Estado miembro para eludir las normas de acceso al mercado, los vehículos deben estar provistos de la licencia comunitaria cuando así lo exija el Reglamento 1072/2009, y los Estados miembros tendrán acceso a la información sobre vehículos alquilados en la flota de los transportistas por carretera a través de la interfaz de la UE de los registros electrónicos nacionales, el ERRU. Teniendo en cuenta que el sistema ERRU será revisado en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 (artículo 16)⁴, la fórmula transaccional incluye la obligación de añadir en el registro nacional información sobre el número de matrícula de los vehículos alquilados.

⁴ Véase la orientación general sobre la propuesta relativa al Reglamento (CE) n.º 1071/2009, documento 15084/18, p. 16.

12. La Presidencia observa que muchas delegaciones han hecho hincapié en el vínculo existente con los principales expedientes del primer paquete de movilidad. Dicho vínculo tiene dos vertientes: la primera, técnica, relativa a la necesidad de mejorar el intercambio de información entre los Estados miembros para mejorar el seguimiento y el control; y la segunda, relativa al debate político general sobre el acceso al mercado y las restricciones a dicho acceso. El Parlamento Europeo ha aprobado las posiciones en primera lectura sobre todos los expedientes en cuestión. El Consejo ha formulado una orientación general respecto de tres propuestas del primer paquete de movilidad⁵, pero aún no lo ha hecho para la propuesta relativa a los vehículos de alquiler. La Presidencia también observa que, aunque en general las delegaciones reconocen la importancia de este vínculo, han manifestado opiniones divergentes sobre el calendario adecuado para avanzar en este asunto, si en paralelo con los demás expedientes o en una fase posterior.
13. A la luz de lo anterior, se invita al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo a que tomen nota de los avances realizados en este expediente.
-

⁵ Véase el documento 15084/18.