



Bruxelas, 20 de maio de 2019
(OR. en)

9447/19

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

**TRANS 349
CODEC 1113**

RELATÓRIO

de: Secretariado-Geral do Conselho
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.: 9140/19
n.º doc. Com.: ST 9669/17 + ADD 1-4
Assunto: Proposta de 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
– Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão apresentou em maio de 2017 a sua proposta para alterar a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias. A proposta faz parte do primeiro pacote de mobilidade e está ligada à proposta revisão das regras relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário e ao acesso ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias (Regulamentos 1071/2009 e 1072/2009).
2. A Diretiva 2006/1/CE codifica regras anteriores e prevê um nível mínimo de abertura do mercado para a utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias entre Estados-Membros, tanto para empresas estabelecidas nos seus territórios como para as empresas estabelecidas noutro 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 registados no Estado-Membro e, além disso, autoriza a proibição da utilização de veículos de aluguer que tenham um peso total autorizado superior a seis toneladas para efetuar operações por conta própria;
 - está limitada, no que diz respeito às empresas estabelecidas noutro Estado-Membro, ao aluguer de veículos registados nesse mesmo Estado-Membro para efeitos de tráfego entre Estados-Membros.
3. A Comissão propõe que se altere a Diretiva 2006/1/CE principalmente para eliminar as restrições existentes e estabelecer um quadro regulamentar claro e uniforme, proporcionando aos transportadores em toda a UE a igualdade de acesso ao mercado dos veículos de aluguer.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

4. A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) nomeou Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) como relatora. A comissão parlamentar TRAN votou o seu relatório em 24 de maio de 2018 e o Parlamento Europeu adotou o seu acordo em primeira leitura em 15 de janeiro de 2019¹, contendo 15 alterações.
5. O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões Europeu adotaram os seus pareceres em 6 de dezembro de 2017 e 1 de fevereiro de 2018, respetivamente.

III. TRABALHOS NO CONSELHO

6. A Comissão apresentou a sua proposta, juntamente com a avaliação de impacto, ao Grupo dos Transportes Terrestres em 1 e 21 de junho de 2017. O Grupo reuniu-se em 7 de julho, 11 de outubro e 6 de novembro de 2017, sob a Presidência estónia, e em 26 de fevereiro, 20 de março e 24 de abril de 2018, sob a Presidência búlgara, para analisar a proposta em pormenor e debater os compromissos da Presidência. Uma primeira tentativa para alcançar uma orientação geral na reunião do Conselho TTE de 7 de junho de 2018 não foi bem sucedida.

¹ Vide documento 5386/19.

7. O Grupo dos Transportes Terrestres voltou a analisar a proposta sob a Presidência romena, nomeadamente em 14, 21 e 28 de janeiro, 4 de abril e 2 de maio de 2019 para debater um compromisso da Presidência². A maioria das delegações reconheceu, de uma maneira geral, os progressos realizados sobre a proposta, e algumas salientaram que passar para uma orientação geral permitiria tratar este dossier em paralelo com outros dossieres conexos do primeiro pacote de mobilidade, quando se iniciarem as negociações com o Parlamento Europeu. Duas delegações mantiveram inalterada a sua avaliação negativa sobre a proposta. A Comissão manteve uma reserva geral relativa ao resultado das negociações.
8. Embora muitas delegações continuassem a ter preocupações em relação ao impacto da proposta nas receitas fiscais sobre veículos, a maioria reconheceu que o compromisso da Presidência permite aos Estados-Membros reduzir substancialmente os riscos (artigo 1.º, n.º 2 – que substitui o artigo 3.º da Diretiva – ; considerandos 3 e 4). Uma delegação considerou que as regras nacionais relativas ao registo de veículos poderiam ser comprometidas com a introdução de uma maior liberdade na circulação dos veículos de aluguer, e uma outra delegação necessitava de analisar mais em pormenor a proposta tendo em conta a legislação nacional recentemente adotada.
9. No que diz respeito à utilização transfronteiras de veículos de aluguer por empresas estabelecidas noutra Estado-Membro (artigo 1.º, n.º 1) – que altera o artigo 2.º da Diretiva – ; considerando 4-A, a maioria das delegações poderia aceitar a flexibilidade alargada. Muitas delegações salientaram a importância de medidas de controlo eficazes neste caso, em particular para monitorizar as atividades de cabotagem. A este respeito, a utilização do sistema REETR³ (artigo 1.º, n.º 2-A – que insere o novo artigo 3.º-A na Diretiva – ; considerandos 5-B e 5-C) afigurou-se razoável para a maioria das delegações, embora algumas tenham considerado o sistema demasiado pesado ou não suficientemente eficaz. Várias delegações salientaram que o sistema REETR seria objeto de uma atualização mais completa logo que fossem adotadas as alterações ao Regulamento 1071/2009 no âmbito do pacote de mobilidade I, e argumentaram a favor de um calendário coordenado das respetivas atualizações.

² A última versão consta do documento 9140/19.

³ Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário, um sistema destinado a assegurar a interligação de registos eletrónicos nacionais em conformidade com o artigo 16.º, n.ºs 5 e 6 do Regulamento 1071/2009.

10. O Comité de Representantes Permanentes debateu o compromisso em 15 de maio de 2019. Por um lado, muitas delegações manifestaram o seu apoio ao compromisso, apesar de certos riscos remanescentes, por exemplo, no que diz respeito às receitas fiscais e ao controlo das operações de transporte rodoviário levadas a cabo noutros Estados-Membros. Por outro lado, um número considerável de delegações exprimiu dúvidas quanto à possibilidade de se poder ou não alcançar uma orientação geral já em junho de 2019. Algumas delegações emitiram uma reserva de análise negativa sobre o âmbito da obrigação de avaliação por parte da Comissão no que respeita às receitas fiscais (artigo 1.º, n.º 3, – novo artigo 5.º-A da Diretiva). A Presidência concluiu depois da reunião que um relatório intercalar seria o mais apropriado como base para o debate no Conselho.

IV. CONCLUSÕES

11. A Presidência considera que os bons progressos realizados resultaram mais uma vez na redução das preocupações dos Estados-Membros, preservando ao mesmo tempo os principais objetivos da Comissão.
- a) Para evitar efeitos secundários indesejados, os Estados-Membros podem limitar o aluguer de veículos registados noutros Estados-Membros pelas suas próprias empresas a 30 dias num ano civil e a 25% da frota de veículos. Através deste curto período mínimo deverá ser possível salvaguardar as regras nacionais relativas ao registo de veículos e evitar a erosão fiscal. A possibilidade de limitar o aluguer de veículos comerciais leves para operações de transporte por conta própria acrescenta mais uma salvaguarda. Para assegurar uma monitorização exaustiva do impacto sobre as receitas fiscais, o relatório de avaliação da Comissão poderá abranger este aspeto.
 - b) Para garantir que não haja abuso da utilização de veículos de aluguer por empresas estabelecidas noutro Estado-Membro para contornar as regras de acesso ao mercado, os veículos têm de ter uma licença comunitária quando ao abrigo do Regulamento 1072/2009, e os Estados-Membros terão acesso à informação sobre veículos de aluguer na frota das transportadoras rodoviárias através da interface dos registos eletrónicos nacionais, o REETR. Tendo em conta o facto de que o sistema REETR será revisto no Regulamento 1071/2009 (artigo 16.º)⁴, o compromisso contém uma obrigação de acrescentar informação sobre o número de matrícula dos veículos de aluguer no registo nacional.

⁴ Ver a orientação geral sobre a proposta relativa ao Regulamento 1071/2009, documento 15084/18, p. 16.

12. A Presidência toma nota de que muitas delegações salientaram a ligação com os dossieres principais do primeiro pacote de mobilidade. Esta ligação inclui duas facetas: a primeira, a nível técnico, no que respeita à necessidade de melhorar o intercâmbio de informação entre Estados-Membros para reforçar a monitorização e o controlo; e a segunda, em termos do debate político geral sobre o acesso ao mercado e as suas restrições. O Parlamento Europeu adotou posições em primeira leitura sobre todos os dossieres em questão. O Conselho estabeleceu uma orientação geral para três propostas do primeiro pacote de mobilidade,⁵ mas não ainda sobre a proposta relativa aos veículos de aluguer. A Presidência toma igualmente nota de que embora as delegações reconheçam, em geral, a importância desta ligação, expressaram diferentes pontos de vista quanto ao calendário adequado para se avançar com este dossier, se em paralelo com outros dossieres ou se numa fase posterior.
13. À luz do que precede, convidam-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota dos progressos registados no que se refere a este dossier.

⁵ Vide documento 15084/18.