

Bruxelles, 20 mai 2019
(OR. en)

9447/19

**Dosar interinstituțional:
2017/0113(COD)**

**TRANS 349
CODEC 1113**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	9140/19
Nr. doc. Csie:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Subiect:	Propunere de directivă 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 – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. Comisia a prezentat propunerea sa de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri în mai 2017. Propunerea face parte din pachetul privind mobilitatea I și este legată de propunerea de revizuire a normelor privind accesul la profesia de operator de transport și privind accesul la accesul la piața transportului rutier de mărfuri (Regulamentele 1071/2009 și 1072/2009).
2. Directiva 2006/1/CE codifică normele anterioare și prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri între statele membre, atât pentru întreprinderile stabilite pe teritoriul statului membru respectiv, cât și pentru întreprinderile stabilite în alt stat membru.

Cu toate acestea, directiva:

- permite unui stat membru să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate de întreprinderi stabilite pe teritoriul său doar de către întreprinderi înregistrate în statul membru respectiv și, în plus, permite interzicerea utilizării pentru operațiuni pe cont propriu a vehiculelor închiriate cu o masă maximă autorizată de peste șase tone;
 - este limitată, în ceea ce privește întreprinderile stabilite în alt stat membru, la închirierea de vehicule înregistrate în statul membru în cauză în scopul traficului între statele membre.
3. 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.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CELORLALTE INSTITUȚII

4. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) în calitatea de raportor. Comisia TRAN a votat asupra raportului acesteia la 24 mai 2018, iar Parlamentul European și-a adoptat acordul în primă lectură, conținând 15 amendamente, la 15 ianuarie 2019¹.
5. Comitetul Economic și Social European și Comitetul European al Regiunilor și-au adoptat avizele la 6 decembrie 2017 și, respectiv, la 1 februarie 2018.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

6. Comisia și-a prezentat propunerea, împreună cu evaluarea impactului, Grupului de lucru pentru transport terestru la 1 și la 21 iunie 2017. Grupul de lucru s-a reunit la 7 iulie, 11 octombrie și 6 noiembrie 2017 în timpul președinției estone, precum și la 26 februarie, 20 martie și 24 aprilie 2018 în timpul președinției bulgare, pentru a analiza propunerea în detaliu și pentru a discuta compromisurile președinției. O primă încercare de a ajunge la o abordare generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE din 7 iunie 2018 nu a avut succes.

¹ A se vedea documentul 5386/19.

7. Grupul de lucru pentru transport terestru a revenit la propunere în timpul președinției române, și anume la 14, 21 și 28 ianuarie, 4 aprilie și 2 mai 2019, pentru a discuta un compromis al președinției². Majoritatea delegațiilor au recunoscut, în general, progresele semnificative înregistrate în ceea ce privește propunerea, iar unele dintre acestea au subliniat că trecerea la o abordare generală ar permite să se abordeze acest dosar în paralel cu dosarele conexe din cadrul pachetului privind mobilitatea I, din momentul începerii negocierilor cu Parlamentul European. Două delegații și-au menținut neschimbată evaluarea negativă a propunerii. Comisia a menținut o rezervă generală privind rezultatul negocierilor.
8. Deși multe delegații au continuat să își exprime îngrijorarea cu privire la impactul propunerii asupra veniturilor provenite din taxa pe vehicule, majoritatea delegațiilor au recunoscut că compromisul președinției le permite statelor membre să limiteze riscurile în mare măsură [articolul 1 alineatul (2), care înlocuiește articolul 3 din directivă; considerentele 3 și 4]. O delegație a considerat că normele naționale privind înmatricularea vehiculelor ar putea fi subminate prin introducerea unei mai mari libertăți în ceea ce privește circulația vehiculelor închiriate, iar o altă delegație a considerat necesar să examineze în continuare propunerea având în vedere legile naționale recent adoptate.
9. În ceea ce privește utilizarea transfrontalieră a vehiculelor închiriate de către întreprinderi stabilite în alt stat membru [articolul 1 alineatul (1), care modifică articolul 2 din directivă; considerentul 4a], majoritatea delegațiilor ar putea accepta flexibilitatea extinsă. Multe delegații au subliniat importanța unor măsuri de control eficiente în acest caz, în special pentru monitorizarea activităților de cabotaj. În acest sens, utilizarea sistemului ERRU³ [articolul 1 alineatul (2a), care introduce noul articolul 3a în directivă; considerentele 5b și 5c] a părut a fi rezonabilă pentru majoritatea delegațiilor, deși unele dintre acestea consideră că este prea greoi sau nu este destul de eficace. Mai multe delegații au subliniat că sistemul ERRU urmează să beneficieze de o actualizare mai completă odată ce vor fi adoptate modificările aduse Regulamentului 1071/2009 în cadrul pachetului privind mobilitatea I și au sprijinit un calendar coordonat al actualizărilor respective.

² Cea mai recentă versiune figurează în documentul 9140/19.

³ Registrul european al întreprinderilor de transport rutier, sistem care asigură interconectarea registrelor electronice naționale în conformitate cu articolul 16 alineatele (5) și (6) din Regulamentul 1071/2009.

10. Comitetul Reprezentanților Permanenți a discutat propunerea la 15 mai 2019. Pe de o parte, multe delegații și-au exprimat sprijinul pentru compromis, în ciuda anumitor riscuri rămase, de exemplu în ceea ce privește veniturile fiscale și controlul operațiunilor de transport rutier efectuate în alte state membre. Pe de altă parte, un număr considerabil de delegații au exprimat îndoieli că se poate obține deja o abordare generală în iunie 2019. Unele delegații au formulat o rezervă negativă de examinare privind domeniul de aplicare al obligației de evaluare a Comisiei în ceea ce privește veniturile fiscale [articolul 1 alineatul (3), noul articolul 5a din directivă]. După reuniune, președinția a conchis că un raport intermediar ar fi cel mai potrivit ca bază de discuție în cadrul Consiliului.

IV. CONCLUZII

11. Președinția consideră că progresele semnificative realizate au condus la o reducere suplimentară a preocupărilor statelor membre, menținând, în același timp, esența obiectivelor Comisiei.
- a) Pentru a evita producerea de efecte secundare nedorite, statele membre pot limita închirierea de vehicule înmatriculate în alte state membre de către propriile lor întreprinderi la 30 de zile pe an calendaristic și la 25 % din parcul de vehicule. Grație acestei perioade minime scurte, ar trebui să fie posibilă protejarea normelor naționale privind înmatricularea vehiculelor și evitarea erodării fiscale. Posibilitatea de a limita închirierea de vehicule utilitare ușoare pentru operațiuni pe cont propriu adaugă o altă garanție. Pentru a asigura o monitorizare cuprinzătoare a impactului asupra veniturilor fiscale, raportul de evaluare al Comisiei ar putea fi extins astfel încât să cuprindă și acest aspect.
 - b) Pentru a se asigura că utilizarea vehiculelor închiriate de către întreprinderile stabilite într-un alt stat membru nu este utilizată în mod abuziv pentru eludarea normelor privind accesul pe piață, vehiculele trebuie să fie echipate cu o licență comunitară atunci când acest lucru este prevăzut de Regulamentul 1072/2009, iar statele membre vor avea acces la informațiile privind vehiculele închiriate din flota transportatorilor rutieri, prin intermediul interfeței UE a registrelor electronice naționale, ERRU. Având în vedere că sistemul ERRU va fi revizuit în Regulamentul 1071/2009 (articolul 16)⁴, compromisul conține obligația de a adăuga în registrul național informații privind numărul de înmatriculare al vehiculelor închiriate.

⁴ A se vedea abordarea generală a propunerii privind Regulamentul 1071/2009, documentul 15084/18, p. 16.

12. Președinția ia act de faptul că multe delegații au subliniat legătura cu principalele dosare din pachetul privind mobilitatea I. Această legătură conține două aspecte: în primul rând, din punct de vedere tehnic, în ceea ce privește necesitatea de a îmbunătăți schimbul de informații dintre statele membre pentru a îmbunătăți monitorizarea și controlul; iar în al doilea rând, în ceea ce privește dezbaterile politice generale privind accesul la piață și restricțiile sale. Parlamentul European a adoptat poziții în primă lectură cu privire la toate dosarele în cauză. Consiliul a stabilit o abordare generală pentru trei propuneri din cadrul pachetului privind mobilitatea I,⁵ dar nu încă în privința propunerii privind vehiculele închiriate. De asemenea, președinția ia act de faptul că, în timp ce delegațiile recunosc, în general, importanța acestei legături, acestea au exprimat opinii diferite cu privire la calendarul adecvat pentru avansarea în ceea ce privește acest dosar, fie în paralel cu celelalte dosare, fie într-o etapă ulterioară.
13. Din perspectiva celor de mai sus, Comitetul Reprezentanților Permanenți și Consiliul sunt invitate să ia act de progresele înregistrate cu privire la acest dosar.
-

⁵ A se vedea documentul 15084/18.