

Bruselas, 21 de mayo de 2019
(OR. en)

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

**9447/1/19
REV 1**

**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 Presidencia; La última versión figura en el anexo. La mayoría de las delegaciones reconoció en general los avances realizados sobre la propuesta, y algunas de ellas subrayaron que la adopción de 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 ERRU² (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 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 o al 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 dotados de la copia certificada conforme de la licencia comunitaria cuando así lo exija el Reglamento 1072/2009. Además, los Estados miembros tendrán acceso a la información sobre el número de matrícula de los vehículos alquilados 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)³, la fórmula transaccional incluye la obligación de añadir en el registro nacional información sobre el número de matrícula de los vehículos alquilados.

³ 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 movilidad⁴, 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.
-

⁴ Véase el documento 15084/18.

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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.

⁵ DO C de, p. .

⁶ DO C de, p. .

⁷ Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (versión codificada) (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- (2) La utilización de vehículos alquilados puede reducir los costes de las empresas que transportan mercancías por cuenta propia o ajena y, al mismo tiempo, aumentar su flexibilidad operativa. En consecuencia, puede contribuir a aumentar la productividad y competitividad de esas empresas. Por otra parte, como los vehículos de alquiler tienden a ser más nuevos que la media de la flota, también son más seguros y menos contaminantes.
- (3) La Directiva 2006/1/CE no permite a las empresas beneficiarse plenamente de las ventajas de utilizar vehículos de alquiler. Esa Directiva autoriza a los Estados miembros a restringir el uso por parte de las empresas establecidas en sus respectivos territorios de vehículos de alquiler con un peso máximo autorizado, incluida la carga, superior a seis toneladas en operaciones por cuenta propia. Por otra parte, los Estados miembros no están obligados a permitir el uso de un vehículo alquilado en sus respectivos territorios si ese vehículo está matriculado o ha sido puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria.
- (4) Para que las empresas puedan beneficiarse en mayor medida de las ventajas de utilizar vehículos de alquiler, es necesario que puedan utilizar vehículos alquilados en cualquier Estado miembro, no solo en el que estén establecidas. Así les resultaría más fácil hacer frente en particular a picos de demanda a corto plazo, estacionales o temporales o sustituir vehículos defectuosos o deteriorados.
- (4 *bis*) No se debe permitir que los Estados miembros restrinjan el uso en sus territorios respectivos de un vehículo de alquiler por parte de una empresa establecida en el territorio de otro Estado miembro, siempre que dicho vehículo esté matriculado o puesto en circulación cumpliendo las normas de cualquier Estado miembro y, si se trata de un vehículo que necesite una copia auténtica de la licencia comunitaria con arreglo al Reglamento (CE) 1072/2009, su uso haya sido autorizado por parte del Estado miembro de establecimiento de la empresa mediante dicha copia auténtica.

- (5) El nivel de imposición del transporte por carretera sigue siendo considerablemente variable dentro de la Unión. Por consiguiente, algunas restricciones, que también afectan indirectamente a la libre prestación de servicios de alquiler de vehículos, siguen estando justificadas a fin de evitar distorsiones fiscales. Los Estados miembros deben, pues, tener la posibilidad de limitar el plazo durante el cual las empresas establecidas en sus respectivos territorios pueden utilizar un vehículo alquilado matriculado o puesto en circulación en otro Estado miembro. También han de estar autorizados a limitar el número de dichos vehículos que puede alquilar una empresa establecida en sus respectivos territorios.
- (5 *bis*) Con el objetivo de reforzar el cumplimiento de una restricción al uso de un vehículo de alquiler matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria, los Estados miembros deben estar autorizados a exigir que la duración del contrato de alquiler no supere el período de uso permitido para el vehículo en cuestión. Además, la validez de las copias certificadas conformes de la licencia comunitaria expedidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1072/2009 puede limitarse al periodo correspondiente a la duración del contrato de alquiler. Por otra parte, el número de matrícula de un vehículo alquilado puede indicarse en dichas copias certificadas conformes.
- (5 *ter*) La circulación de vehículos de alquiler no debe obstaculizar la supervisión y el control de la legalidad de las operaciones realizadas por los operadores en los Estados miembros distintos de su Estado miembro de establecimiento. Con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1071/2009, los operadores deben informar a las autoridades del Estado miembro en el que estén establecidos del número de matrícula de cada vehículo de motor que esté a su disposición, de manera que esta información pueda introducirse en el registro electrónico nacional. Dicho Reglamento establece la accesibilidad de los datos incluidos en los registros electrónicos nacionales para las autoridades de otros Estados miembros; los registros electrónicos nacionales deben permitir una búsqueda selectiva en relación con los vehículos con una placa de matrícula distinta de las expedidas por el Estado miembro de establecimiento.

- (5 *quater*) Con el fin de garantizar el cumplimiento uniforme de la obligación de facilitar información sobre el número de matrícula de un vehículo alquilado en el registro electrónico nacional, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los requisitos mínimos de los datos que deben introducirse en el registro electrónico nacional. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.
- (6) Para que las operaciones de transporte por cuenta propia puedan llevarse a cabo de manera más eficiente, es necesario que los Estados miembros dejen de estar autorizados a restringir la posibilidad de utilizar vehículos alquilados para tales operaciones. Sin embargo, para evitar posibles problemas fiscales, los Estados miembros deben poder limitar el uso de operaciones de transporte por cuenta propia de un vehículo con un peso máximo autorizado, incluida la carga, inferior a 3,5 toneladas si está registrado fuera del Estado miembro en el que está establecida la empresa que lo está utilizando.
- (7) La aplicación y los efectos de la presente Directiva deben ser objeto de seguimiento por la Comisión y documentarse en un informe. En el informe se debe prestar especial atención a si dicha Directiva ha inducido al uso de vehículos más antiguos o de determinados tipos, y por tanto tiene un efecto en la seguridad vial, y si ha generado dificultades en relación con el control del cumplimiento, incluido el control del cumplimiento de las normas de cabotaje. Cualquier acción futura en este ámbito debe considerarse a la luz de dicho informe.
- (8) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y a los problemas que la Directiva pretende resolver, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (9) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/1/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión, DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Artículo 1

La Directiva 2006/1/CE se modifica como sigue:

1. El artículo 2 se modifica como sigue:

a) El apartado 1 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cada Estado miembro permitirá la utilización en su territorio de vehículos alquilados por empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro, siempre que:»,

ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Cuando el vehículo esté matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación de cualquiera de los Estados miembros y sea utilizado con arreglo a las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1072/2009 en el Estado miembro de establecimiento de la empresa que lo esté utilizando, cuando corresponda.»

2. El artículo 3 se sustituye por lo siguiente:

«Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que sus empresas establecidas en sus respectivos territorios puedan utilizar vehículos alquilados, para el transporte de mercancías por carretera, en las mismas condiciones que los vehículos de su propiedad, siempre que se cumplan las condiciones contempladas en el artículo 2.

2. Cuando el vehículo esté matriculado o se haya puesto en circulación de conformidad con la legislación de otro Estado miembro, el Estado miembro de establecimiento de la empresa podrá:

a) limitar el período de uso del vehículo alquilado dentro de su territorio, siempre que permita la utilización del vehículo alquilado por la misma empresa durante un período de 30 días consecutivos en cualquier año civil; en tal caso, se puede exigir que el contrato de alquiler no se prolongue más allá del plazo fijado por el Estado miembro en cuestión;

- b) limitar el número de vehículos alquilados que puede utilizar una empresa siempre que permita la utilización de un número mínimo de vehículos. Este número mínimo será de al menos el 25 % del parque de vehículos de mercancías que pertenezcan a la empresa el 31 de diciembre del año anterior a la solicitud de autorización del uso del vehículo de alquiler. En el caso de una empresa que tenga un parque móvil total de más de uno y menos de cuatro vehículos, se le permitirá utilizar al menos un vehículo de alquiler;
- c) limitar el uso de esos vehículos con un peso máximo autorizado, incluida la carga, inferior a 3,5 toneladas en operaciones por cuenta propia.»

2 bis Se inserta el artículo 3 bis siguiente:

«Artículo 3 bis

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la información sobre el número de matrícula de un vehículo alquilado se introduzca en el registro electrónico nacional a que se refiere el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, los requisitos mínimos para los datos que deban introducirse en el registro electrónico nacional. Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 5 ter, apartado 2.»

3. Se insertan los artículos 5 bis y 5 ter siguientes:

«Artículo 5 bis

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a cinco años después de la expiración del plazo para la transposición de la Directiva], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. El informe incluirá información sobre la utilización de vehículos alquilados en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que está establecida la empresa arrendataria. En el informe se examinará asimismo el impacto en la seguridad vial [en la recaudación impositiva] y en el cumplimiento de las normas de cabotaje de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Sobre la base de ese informe, la Comisión evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.

Artículo 5 ter

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido en virtud del artículo 42, apartado 1, del Reglamento (CEE)n.º 165/2014, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.»

Artículo 2

3. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a [24] meses después de la entrada en vigor de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El presidente

Por el Consejo
El presidente