



Bruxelas, 21 de maio de 2019
(OR. en)

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

**9447/1/19
REV 1**

**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 noutra 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 uma massa total em carga autorizada superior a seis toneladas para efetuar operações por conta própria;
 - está limitada, no que diz respeito às empresas estabelecidas noutra 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 Presidência. A última versão segue em anexo. A maioria das delegações reconheceu, de uma maneira geral, os progressos realizados sobre a proposta, e algumas salientaram que a adoção da orientação geral permitiria tratar este dossiê em paralelo com outros dossiês 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 noutro 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 REETR² (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 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 ligeiros 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 ser acompanhados de uma cópia autenticada da licença comunitária quando o Regulamento 1072/2009 o exigir. Além disso, os Estados-Membros terão acesso à informação sobre os números de matrícula dos veículos de aluguer através da interface dos registos eletrónicos nacionais, REETR. Tendo em conta o facto de que o sistema REETR será revisto no Regulamento 1071/2009 (artigo 16.º)³, o compromisso contém uma obrigação de acrescentar informação sobre os números de matrícula dos veículos de aluguer no registo nacional.

³ 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 dossiês 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 dossiês em questão. O Conselho estabeleceu uma orientação geral para três propostas do primeiro pacote de mobilidade,⁴ 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 dossiê, se em paralelo com outros dossiês 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 dossiê.

⁴ Vide documento 15084/18.

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,
n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ prevê um nível mínimo de abertura do mercado para a utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias.

⁵ JO C de , p. .

⁶ JO C de , p. .

⁷ Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (versão codificada) (JO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- (2) A utilização de veículos de aluguer permite reduzir os custos das empresas de transporte de mercadorias por conta própria ou por conta de outrem e, ao mesmo tempo, aumentar a sua flexibilidade operacional. Por conseguinte, pode contribuir para um aumento da produtividade e da competitividade das empresas interessadas. Além disso, como os veículos de aluguer tendem a ser mais novos do que a média da frota, são também mais seguros e menos poluentes.
- (3) A Diretiva 2006/1/CE não permite às empresas beneficiar plenamente das vantagens da utilização de veículos de aluguer. Essa diretiva permite aos Estados-Membros restringir a utilização, pelas empresas estabelecidas nos respetivos territórios, de veículos de aluguer com um peso máximo autorizado superior a seis toneladas para efetuar operações por conta própria. Além disso, os Estados-Membros não são obrigados a autorizar a utilização de um veículo de aluguer nos respetivos territórios se o veículo foi matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro que não o de estabelecimento da empresa que o toma de aluguer.
- (4) A fim de permitir que as empresas beneficiem em maior grau das vantagens da utilização de veículos de aluguer, estas deverão ter a possibilidade de utilizar veículos tomados de aluguer em qualquer Estado-Membro e não só no Estado em que estejam estabelecidas. Essa possibilidade tornaria mais fácil para as empresas enfrentar nomeadamente picos de procura de curto prazo, sazonais ou temporários ou substituir veículos defeituosos ou danificados.
- (4-A) Os Estados-Membros não deverão ser autorizados a restringir a utilização nos respetivos territórios de um veículo tomado de aluguer por uma empresa estabelecida no território de outro Estado-Membro, desde que o veículo esteja matriculado ou seja posto em circulação em conformidade com a legislação de qualquer Estado-Membro e, caso se trate de um veículo que requeira uma cópia autenticada da licença comunitária em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, tenha sido autorizado a ser utilizado pelo Estado-Membro de estabelecimento da empresa em virtude dessa cópia autenticada.

- (5) O nível de tributação dos transportes rodoviários ainda varia consideravelmente na União. Por isso, determinadas restrições, que também afetam indiretamente a liberdade de prestação de serviços de aluguer de veículos, continuam a justificar-se a fim de evitar distorções fiscais. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ter a faculdade de limitar o período durante o qual as empresas estabelecidas nos respetivos territórios podem utilizar um veículo de aluguer que tenha sido matriculado ou posto em circulação noutra Estado-Membro. Os Estados-Membros deverão igualmente ser autorizados a limitar o número destes veículos que pode ser tomado de aluguer por uma empresa estabelecida nos respetivos territórios.
- (5-A) A fim de reforçar o respeito por uma restrição à utilização de um veículo de aluguer que esteja matriculado ou seja posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro diferente daquele onde a empresa que o toma de aluguer está estabelecida, os Estados-Membros deverão ser autorizados a exigir que a duração do contrato de aluguer não exceda o período de utilização autorizado para o veículo em apreço. Além disso, a validade das cópias autenticadas da licença comunitária emitida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 poderá ser limitada ao período correspondente à duração do contrato de aluguer. Por outro lado, o número de matrícula do veículo de aluguer poderá ser indicado nessas cópias autenticadas.
- (5-B) A circulação dos veículos de aluguer não deverá obstar à monitorização e nem ao controlo da legalidade das operações efetuadas pelos operadores nos Estados-Membros que não sejam o seu Estado-Membro de estabelecimento. Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, os operadores deverão informar as autoridades do Estado-Membro em que se encontram estabelecidos do número de matrícula de cada veículo a motor à sua disposição, a fim de permitir que essa informação seja inserida no registo eletrónico nacional. O referido regulamento prevê que as autoridades dos outros Estados-Membros tenham acesso aos dados contidos nos registos eletrónicos nacionais; estes registos deverão permitir efetuar uma pesquisa seletiva relativamente a veículos com um número de matrícula que não seja o número emitido pelo Estado-Membro de estabelecimento.

- (5-C) A fim de assegurar condições uniformes para cumprir a obrigação de prestar informações sobre um número de matrícula de um veículo de aluguer no registo eletrónico nacional, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão relacionadas com os requisitos mínimos a que devem obedecer os dados a introduzir nos registos eletrónicos nacionais. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸.
- (6) A fim de permitir levar a cabo operações de transporte por conta própria de forma mais eficiente, os Estados-Membros deverão deixar de poder restringir a possibilidade de utilização de veículos de aluguer para tais operações. Todavia, para evitar potenciais problemas de fiscalidade, os Estados-Membros deverão poder limitar a utilização de veículos com uma massa máxima em carga autorizada até 3,5 toneladas para efetuar operações de transporte por conta própria, se tais veículos estiverem registados fora do Estado-Membro de estabelecimento da empresa que os utiliza.
- (7) A aplicação e os efeitos da presente diretiva deverão ser monitorizados pela Comissão e ser documentados num relatório. O relatório deverá contemplar, em especial, a questão de saber se a presente diretiva resultou na utilização de veículos mais antigos ou de certos tipos de veículos e se teve, por conseguinte, incidências sobre a segurança rodoviária, e se trouxe dificuldades em matéria de cumprimento da lei, inclusive das regras relativas à cabotagem. Qualquer futura ação neste domínio deverá ser considerada à luz desse relatório.
- (8) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, devido à natureza transfronteiras do transporte rodoviário e das questões que a presente diretiva pretende tratar, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.
- (9) A Diretiva 2006/1/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

⁸ Regulamento (UE) n.º182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão, JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Artigo 1.º

A Diretiva 2006/1/CE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) A frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

"Cada Estado-Membro aceita a utilização no seu território dos veículos tomados de aluguer pelas empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro, desde que:";

ii) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) O veículo esteja matriculado ou tenha sido posto em circulação em conformidade com a legislação de qualquer Estado-Membro e utilizado em conformidade com o disposto nos Regulamentos (CE) n.º 1070/2009 e (CE) n.º 1072/2009 no Estado-Membro de estabelecimento da empresa que o utilizar, se for o caso."

2) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias com vista a assegurar que as empresas estabelecidas nos respetivos territórios possam utilizar veículos alugados para o transporte rodoviário de mercadorias, nas mesmas condições que os veículos que lhes pertencem, desde que sejam respeitadas as condições previstas no artigo 2.º.

2. Quando o veículo de aluguer esteja matriculado ou tenha sido posto em circulação em conformidade com a legislação de outro Estado-Membro, o Estado-Membro de estabelecimento pode:

a) Limitar o tempo de utilização do veículo de aluguer no seu território, desde que autorize a utilização do veículo de aluguer pela mesma empresa durante um período de 30 dias consecutivos num determinado ano civil; nesse caso, pode ser exigido que o contrato de aluguer não exceda o prazo estabelecido pelo Estado-Membro;

- b) Limitar o número de veículos de aluguer que podem ser utilizados por uma empresa, desde que autorize a utilização de um número mínimo de veículos. Esse número mínimo corresponde pelo menos a 25% da frota de veículos de transporte de mercadorias detida pela empresa a 31 de dezembro do ano anterior ao pedido de autorização para utilizar o veículo de aluguer. As empresas que tenham uma frota global composta por mais de um e menos de quatro veículos são autorizadas a utilizar pelo menos um veículo de aluguer.
- c) Limitar a utilização de tais veículos com uma massa máxima em carga autorizada até 3,5 toneladas para efetuar operações de transporte por conta própria."

2-A) É aditado o artigo 3.º-A seguinte:

"Artigo 3.º-A

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que a informação sobre o número de matrícula do veículo de aluguer é introduzida no registo eletrónico nacional a que se refere o artigo 16.º do Regulamento n.º1071/2009.

A Comissão adota, por meio de atos de execução, os requisitos mínimos a que devem obedecer os dados a introduzir no registo eletrónico nacional. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de consultivo a que se refere o artigo 5.º-B, n.º2."

3) São inseridos os artigos 5.º-A e 5.º-B seguintes:

"Artigo 5.º-A

Até [OP: inserir data correspondente a 5 anos após o prazo de transposição da diretiva], a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. O relatório contém informações sobre a utilização de veículos de aluguer num outro Estado-Membro que não o Estado-Membro de estabelecimento da empresa que toma de aluguer o veículo. O relatório contempla também as incidências sobre a segurança rodoviária[, sobre as receitas fiscais] e sobre o cumprimento das regras relativas à cabotagem em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Com base nesse relatório, a Comissão avalia se é necessário propor medidas adicionais.

Artigo 5.º-B

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 42.º, n.º1, do Regulamento (CEE) n.º 165/2014 do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011."

Artigo 2.º

3. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, até [OP: inserir a data correspondente a [24] meses após a entrada em vigor], o mais tardar. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

4. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu *Pelo Conselho*

O Presidente *O Presidente*