



Bruxelles, 21 mai 2019
(OR. en)

9447/1/19
REV 1

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 limiteze posibilitatea de utilizare a vehiculelor închiriate de către întreprinderi stabilite pe teritoriul său la vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv și, în plus, permite interzicerea utilizării pentru operațiuni pe cont propriu a vehiculelor închiriate cu o masă totală maximă autorizată de peste șase tone;
 - este limitată, în ceea ce privește întreprinderile stabilite în alt stat membru, la închirierea de vehicule înmatriculate în acel stat membru 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 calitate 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 președinției; cea mai recentă versiune este anexată la prezentul document. Majoritatea delegațiilor au recunoscut, în general, progresele semnificative înregistrate în ceea ce privește propunerea, iar unele dintre acestea au subliniat că adoptarea abordării generale ar permite ca acest dosar să fie tratat 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 ERRU² [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 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/sau 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 nu se recurge în mod abuziv, în scopuri de eludare a normelor privind accesul pe piață, la utilizarea vehiculelor închiriate de către întreprinderi stabilite într-un alt stat membru, vehiculele trebuie să fie echipate cu o copie conformă a licenței comunitare atunci când acest lucru este prevăzut de Regulamentul 1072/2009. În plus, statele membre vor avea acces la informațiile privind numerele de înmatriculare ale vehiculelor închiriate prin intermediul interfeței UE a registrelor electronice naționale, ERRU. Având în vedere că sistemul ERRU va fi revizuit în Regulamentul 1071/2009 (articolul 16)³, compromisul conține obligația de a adăuga în registrul național informații privind numerele de înmatriculare ale vehiculelor închiriate.

³ 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 cuprinde 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,⁴ dar nu încă în privința propunerii privind vehiculele închiriate. De asemenea, președinția ia act de faptul că, deși recunosc, în general, importanța acestei legături, delegațiile 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.
-

⁴ A se vedea documentul 15084/18.

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

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri.

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO C , , p. .

⁷ Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (versiune codificată) (JO L 33, 4.2.2006, p. 82).

- (2) Utilizarea vehiculelor închiriate poate reduce costurile întreprinderilor care transportă mărfuri pe cont propriu sau contra cost în numele unui terț și, în același timp, poate spori flexibilitatea operațională a acestora. Prin urmare, ea poate să contribuie la o creștere a productivității și competitivității întreprinderilor în cauză. În plus, dat fiind că vehiculele închiriate sunt în general mai noi decât media parcului auto, ele sunt totodată mai sigure și mai puțin poluante.
- (3) Directiva 2006/1/CE nu le permite întreprinderilor să beneficieze pe deplin de avantajele utilizării vehiculelor închiriate. Directiva menționată le permite statelor membre să restricționeze utilizarea de către întreprinderile stabilite pe teritoriile lor respective a vehiculelor închiriate cu o masă totală maximă autorizată de mai mult de șase tone pentru operațiunile pe cont propriu. În plus, statele membre nu sunt obligate să permită utilizarea unui vehicul închiriat pe teritoriile lor, în cazul în care vehiculul a fost înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația dintr-un alt stat membru decât cel de stabilire a întreprinderii care l-a închiriat.
- (4) Pentru a permite întreprinderilor să beneficieze în mai mare măsură de avantajele oferite de utilizarea vehiculelor închiriate, ar trebui să li se permită să utilizeze vehicule închiriate în orice stat membru, nu doar în cel de stabilire. Aceasta le-ar permite în special să facă față mai ușor vârfurilor de cerere pe termen scurt, sezoniere sau temporare sau să înlocuiască vehiculele defecte sau deteriorate.
- (4a) Statelor membre nu ar trebui să li se permită restricționarea utilizării pe teritoriile lor respective a unui vehicul închiriat de o întreprindere stabilită pe teritoriul unui alt stat membru, cu condiția ca vehiculul să fie înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui stat membru, oricare ar fi acesta, și ca, în cazul în care vehiculul necesită o copie conformă a licenței comunitare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, acesta să fie autorizat pentru utilizare de către statul membru de stabilire a întreprinderii prin intermediul unei copii conforme.

- (5) Nivelul de impozitare a transportului rutier încă variază considerabil în cadrul Uniunii. Prin urmare, anumite restricții, care afectează la rândul lor indirect libertatea de a presta servicii de închiriere de vehicule, continuă să fie justificate pentru a se evita denaturările fiscale. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a limita durata de timp în care întreprinderile stabilite pe teritoriile lor respective pot utiliza un vehicul închiriat înmatriculat sau pus în circulație în alt stat membru. Acestora ar trebui, de asemenea, să li se permită să limiteze numărul de astfel de vehicule care pot fi închiriate de o întreprindere stabilită pe teritoriile lor respective.
- (5a) Pentru a îmbunătăți asigurarea respectării oricărei restricții cu privire la utilizarea unui vehicul închiriat care este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază, statul membru ar trebui să aibă posibilitatea de a prevedea ca durata contractului de închiriere să nu depășească durata autorizată de utilizare a vehiculului în cauză. În plus, valabilitatea copiilor conforme ale licenței comunitare emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 poate fi limitată la perioada care corespunde duratei contractului de închiriere. Mai mult, numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat poate fi indicat în copiile conforme respective.
- (5b) Circulația vehiculelor închiriate ar trebui să nu împiedice monitorizarea și controlul caracterului legal al operațiunilor desfășurate de operatori în alte state membre decât cele de stabilire. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, operatorii ar trebui să comunice autorităților statelor membre în care sunt stabiliți numărul de înmatriculare al fiecărui autovehicul aflat la dispoziția lor, pentru ca aceste informații să fie introduse în registrul electronic național. Regulamentul respectiv prevede accesul autorităților altor state membre la datele conținute în registrul electronic național; registrele electronice naționale ar trebui să permită căutarea după criterii specifice în ceea ce privește vehiculele cu un număr de înmatriculare diferit de cele emise de statul membru de stabilire.

- (5c) Pentru a se garanta că obligația de a furniza informații privind numărul de înmatriculare al unui vehicul închiriat în registrul electronic național este îndeplinită în mod uniform, ar trebui conferite Comisiei competențe de executare în ceea ce privește cerințele minime pentru datele de introdus în registrul electronic național. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁸.
- (6) Pentru ca operațiunile de transport pe cont propriu să poată fi efectuate într-un mod mai eficient, statelor membre ar trebui să nu li se mai permită să restrângă posibilitatea de utilizare a vehiculelor închiriate pentru astfel de operațiuni. Cu toate acestea, pentru evitarea unor potențiale probleme de natură fiscală, statele membre ar trebui să fie în măsură să limiteze utilizarea pentru operațiunile de transport pe cont propriu a unui vehicul cu o masă totală maximă autorizată de maximum 3,5 tone dacă este înmatriculat în afara statului membru de stabilire a întreprinderii care îl utilizează.
- (7) Punerea în aplicare și efectele prezentei directive ar trebui să fie monitorizate de Comisie și să fie documentate de către aceasta în cadrul unui raport. Raportul ar trebui să examineze în special dacă prezenta directivă a dus sau nu la utilizarea unor tipuri mai vechi sau a unor anumite tipuri de vehicule, având în acest fel un impact asupra siguranței rutiere, și dacă a creat dificultăți în ceea ce privește asigurarea respectării legislației, inclusiv a normelor în materie de cabotaj. Orice acțiune ulterioară în acest domeniu ar trebui analizată în lumina respectivului raport.
- (8) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre individual, ci, având în vedere natura transfrontalieră a transportului rutier și a aspectelor pe care prezenta directivă este menită să le remedieze, ele pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea respectivelor obiective.
- (9) Prin urmare, Directiva 2006/1/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⁸ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Articolul 1

Directiva 2006/1/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Fiecare stat membru permite folosirea pe teritoriul său a vehiculelor închiriate de întreprinderi stabilite pe teritoriul unui alt stat membru, cu condiția ca:”;

(ii) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) vehiculul să fie înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui stat membru și să fie utilizat în conformitate cu dispozițiile Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 în statul membru de stabilire a întreprinderii care îl utilizează, dacă este cazul.”

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că întreprinderile stabilite pe teritoriile lor respective pot utiliza vehicule închiriate pentru transportul rutier de mărfuri în aceleași condiții ca și vehiculele deținute de ele, cu respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2.

(2) Dacă vehiculul închiriat este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru, statul membru de stabilire a întreprinderii poate:

(a) să limiteze perioada de utilizare a vehiculului închiriat pe teritoriul său, cu condiția să permită utilizarea vehiculului închiriat de către aceeași întreprindere pentru o perioadă de 30 de zile consecutive într-un an calendaristic dat; în acest caz, se poate prevedea ca contractul de închiriere să nu depășească termenul stabilit de statul membru;

- (b) să limiteze numărul de vehicule închiriate care pot fi utilizate de o întreprindere, cu condiția să permită utilizarea unui număr minim de vehicule. Acest număr minim reprezintă cel puțin 25 % din parcul de vehicule de marfă deținut de o întreprindere la data de 31 decembrie a anului care precedă cererea de autorizare a utilizării vehiculului închiriat. În cazul unei întreprinderi care deține un parc auto cu un număr de vehicule mai mare de unu și mai mic de patru, acestea i se permite să utilizeze cel puțin un astfel de vehicul închiriat;
- (c) să limiteze utilizarea unui astfel de vehicul cu o masă totală maximă autorizată de maximum 3,5 tone la operațiunile de transport pe cont propriu.”

2a. Se introduce următorul articol 3a:

„Articolul 3a

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile cu privire la numărul de înmatriculare al unui vehicul închiriat sunt introduse în registrul electronic național menționat la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, cerințele minime privind datele care trebuie introduse în registrul electronic național. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5b alineatul (2).”

3. Se introduc următoarele articole 5a și 5b:

„Articolul 5a

Până la [OP: a se introduce data care corespunde scurgerii a 5 ani de la expirarea termenului de transpunere a directivei], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive. Raportul conține informații privind utilizarea vehiculelor închiriate într-un alt stat membru decât statul membru de stabilire a întreprinderii care le închiriază. Raportul examinează de asemenea efectele asupra siguranței rutiere[, a veniturilor fiscale] și a asigurării respectării normelor în materie de cabotaj în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să se propună măsuri suplimentare.

Articolul 5b

1. Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

Articolul 2

3. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la data de [OP: a se introduce data care corespunde scurgerii a [24] luni de la intrarea în vigoare] cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

4. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European *Pentru Consiliu*
Președintele *Președintele*