



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 1 de junio de 2017
(OR. en)

9669/17

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

**TRANS 213
CODEC 924**

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	1 de junio de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2017) 282 final
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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2017) 282 final.

Adj.: COM(2017) 282 final



Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

La Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera¹, establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados en el mercado único. A tal fin, tiene por objeto i) lograr una distribución óptima de los recursos limitando el despilfarro de factores de producción (por ejemplo, capital inmovilizado en vehículos infrautilizados) y ii) aumentar la flexibilidad y la productividad de las empresas. Todos los objetivos están asociados a la utilización de vehículos alquilados.

Al mismo tiempo, sin embargo, la Directiva permite a los Estados miembros restringir la utilización de los vehículos de transporte de mercancías alquilados que tengan una masa máxima autorizada superior a seis toneladas en operaciones por cuenta propia. También permite restringir el uso de un vehículo que haya sido alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que esté establecida la empresa arrendataria.

Esas restricciones limitan la eficacia de la Directiva. Además, crean una carga innecesaria para las empresas y un conjunto poco uniforme de normas que genera confusión entre los transportistas. La reducción de la carga que pesa sobre las empresas y la clarificación de las normas son objetivos fundamentales del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación de la UE (REFIT), del que forma parte la presente propuesta.

Se propone, por tanto, eliminar la posibilidad de restringir el uso de vehículos de alquiler para operaciones por cuenta propia. Por otra parte, el uso de un vehículo alquilado en otro Estado miembro debe permitirse al menos durante cuatro meses para que las empresas puedan hacer frente a picos de demanda estacionales o temporales y/o sustituir los vehículos defectuosos o deteriorados. Resulta necesario permitir a los Estados miembros limitar a cuatro meses la utilización de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria para evitar posibles distorsiones, habida cuenta de las notables diferencias existentes entre los distintos regímenes fiscales aplicables a los vehículos de carretera en los Estados miembros.

En general, la propuesta garantiza la igualdad de acceso de los transportistas de toda la UE al mercado de los vehículos de alquiler. También garantiza un marco reglamentario uniforme en toda la UE y permite a los transportistas realizar sus actividades de transporte de la manera más eficiente posible. Habida cuenta de que los vehículos de alquiler suelen ser más nuevos, más seguros y menos contaminantes, la propuesta reduce las externalidades negativas del transporte por carretera.

La presente propuesta forma parte de una serie de propuestas en el ámbito del transporte por carretera que la Comisión tiene la intención de adoptar en 2017 para que el marco legislativo que regula el sector del transporte por carretera de la UE esté preparado para el futuro.

¹ DO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Los vehículos de transporte de mercancías alquilados se mencionan en los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009² y (CE) n.º 1072/2009³ en el contexto de las condiciones para un establecimiento fijo de un transportista (que es uno de los requisitos para el acceso a la profesión de transportista por carretera) y en el contexto de las normas sobre la licencia comunitaria, de la cual una copia auténtica tiene que ponerse a disposición del titular de la licencia para cada vehículo alquilado. En este sentido, la utilización de vehículos de alquiler es pertinente para el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Ambos Reglamentos y la Directiva constituyen el marco jurídico en el que opera el sector del transporte de mercancías por carretera en la UE. El control del cumplimiento de las disposiciones de esos tres actos jurídicos está estrechamente interrelacionado. Por lo que se refiere, en particular, al control del cumplimiento de la limitación temporal (opcional) propuesta, según la cual la utilización de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria puede circunscribirse a cuatro meses, es pertinente la propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Con arreglo a esa propuesta, los Estados miembros estarían obligados a indicar el número de matrícula de cada vehículo a disposición de un transportista en su respectivo registro electrónico nacional. Una norma de ese tipo puede ser de gran ayuda para controlar el cumplimiento de cualquier tipo de limitación temporal como se ha indicado más arriba.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es plenamente coherente con la prioridad de la Comisión de crear un mercado interior más justo y más profundo. Se reforzará el mercado interior en la prestación de servicios de transporte utilizando vehículos de transporte de mercancías alquilados y de servicios de alquiler y arrendamiento financiero de vehículos. Asimismo, está en consonancia con los objetivos de la política común de transportes, tal como se describen en el Libro Blanco de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»⁴. La propuesta también reduce la carga normativa que pesa sobre los transportistas y aclara el marco jurídico, dos de los objetivos del programa REFIT de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente Directiva es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

De conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE, la UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular el sector de los transportes.

El transporte por carretera está adquiriendo una dimensión cada vez más internacional. La cuota de la actividad de transporte internacional de mercancías por carretera en el total de la actividad de transporte de mercancías por carretera en lo que hoy es la EU-28 pasó de

² DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

³ DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

⁴ COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

alrededor del 28 % en 2000 a casi el 36 % en 2014⁵. Solo la UE puede ofrecer un marco jurídico uniforme en el mercado interior cada vez más integrado para la prestación de servicios de transporte por carretera. Sin la intervención de la UE, los Estados miembros no podrían crear las condiciones de competencia equitativas que se requieren en el mercado interior. El actual conjunto poco uniforme de normas nacionales solo puede superarse mediante la intervención de la UE. Un marco jurídico uniforme reducirá los costes de conformidad y de control del cumplimiento en toda la UE. Puesto que, en la actualidad, la Directiva permite a los Estados miembros restringir la utilización de vehículos de alquiler en determinadas condiciones, para reducir las posibilidades de que los Estados miembros impongan restricciones al uso de vehículos de alquiler es preciso modificar la Directiva, algo que solo puede hacerse a nivel de la UE.

- **Proporcionalidad**

Como se indica en la sección 7.4 de la evaluación de impacto, la propuesta no va más allá de lo necesario para resolver los problemas detectados. La propuesta contiene únicamente algunas modificaciones específicas de la Directiva que ayudan a mejorar el marco legislativo en el que funcionan los sectores del transporte de mercancías por carretera y del alquiler y arrendamiento financiero de vehículos en la UE.

- **Elección del instrumento**

Dado que el acto que se modifica es una directiva, el acto modificador propuesto debe en principio adoptar la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión relacionado con la evaluación *ex post* de la Directiva 2006/1/CE se ha adoptado junto con la presente propuesta⁶. Entre 2015 y 2016 se llevó a cabo un estudio externo. El informe final de ese estudio se ha publicado en el sitio web de la Comisión⁷.

Las principales conclusiones de la evaluación *ex post* son que la Directiva 2006/1/CE podría ser más eficaz a la hora de lograr sus objetivos si no permitiera a los Estados miembros restringir el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados en algunos segmentos del mercado y en determinadas condiciones. Las restricciones impuestas al arrendamiento transfronterizo de vehículos de transporte de mercancías impiden a los transportistas optimizar la utilización de sus flotas trasladando sus vehículos allí donde más se necesitan. Por otra parte, las restricciones al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados también reducen la eficiencia de la Directiva 2006/1/CE, ya que aumentan los costes de conformidad tanto para los transportistas como para las empresas de arrendamiento financiero / alquiler de vehículos e incrementan los costes de aplicación y de control del

⁵ Véase *EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2016*, cuadros 2.2.4.b y 2.2.4.c; disponible en línea en http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

cumplimiento para las autoridades públicas. En ausencia de restricciones, se ha comprobado que esos costes son pequeños e insignificantes.

Permitir a los Estados miembros restringir el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados también va en contra de las necesidades de la economía europea para aumentar la flexibilidad y la eficiencia de las operaciones de transporte por carretera y no es totalmente compatible con las actuales prioridades políticas en lo que se refiere a la profundización del mercado único y el fomento de la utilización de vehículos más seguros y limpios y con un menor consumo de combustible.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las partes interesadas han tenido varias oportunidades de aportar su contribución tanto durante la evaluación *ex post* como en el proceso de evaluación de impacto. Junto a las entrevistas con grupos específicos de interesados (en otoño de 2015 se realizaron 27 entrevistas para la evaluación *ex post* y 33 en el segundo semestre de 2016 para la evaluación de impacto), se celebraron una consulta pública en línea durante 12 semanas (sobre la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto), que tuvo lugar entre el 11 de agosto y el 4 de noviembre de 2016 (en la que se recibieron 27 respuestas), y una consulta a las pymes durante 7 semanas entre el 22 de septiembre y el 11 de noviembre de 2016 a través del panel de pymes de la Red Europa para las Empresas. La consulta del panel de pymes constaba de dos cuestionarios aparte, uno sobre el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados (156 respuestas) y otro sobre la utilización de autobuses y autocares de alquiler (94 respuestas).

En la consulta se obtuvieron datos y contribuciones valiosas y pertinentes de los profesionales. Uno de sus resultados fue la constatación de que la ausencia de normas de la UE sobre la utilización de autobuses o autocares alquilados no era realmente un problema y de que no existía ningún segmento concreto del mercado que se ocupara de autobuses y autocares de alquiler. Esta es la razón por la que se descartó una de las opciones de actuación previstas inicialmente, que habría ampliado el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir la utilización de autobuses y autocares de alquiler.

En la consulta también se recabó información sobre las justificaciones alegadas por los Estados miembros para imponer restricciones al uso de vehículos de alquiler. Algunas autoridades públicas y representantes de los sindicatos temen que aumente la presión competitiva si se suprimen las restricciones al uso de vehículos de alquiler para las operaciones por cuenta propia y que sea más difícil controlar el cumplimiento de la legislación sobre transporte por carretera si se permite el uso de vehículos alquilados en otro Estado miembro. Aunque se han tenido en cuenta las justificaciones de las restricciones relativas al uso de vehículos alquilados en otro Estado miembro, las relacionadas con las restricciones al uso de vehículos de alquiler por cuenta propia no se han considerado convincentes.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión estuvo asistida por un contratista externo que llevó a cabo un estudio sobre la evaluación *ex post* de la Directiva y un estudio de apoyo a la evaluación de impacto.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa viene apoyada por una evaluación de impacto que ha recibido un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario. Las reservas se resolvieron proporcionando información más detallada sobre el contexto de las medidas, explicando la magnitud de los problemas detectados y la razón por la que deben solucionarse ahora, descartando la opción de actuación inicial, que habría ampliado el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir el uso de autobuses y autocares de alquiler (ya que esa opción no podía defenderse), explicando los riesgos de no lograr el resultado esperado de la opción preferida (teniendo en cuenta, en particular, los posibles incentivos para la planificación fiscal o la optimización fiscal y las posibles dificultades para los Estados miembros a la hora de controlar el cumplimiento de la legislación en el sector sobre el transporte por carretera), presentando un intento de cuantificación de la reducción de los costes administrativos y ofreciendo más información sobre la consulta a las partes interesadas.

Se han considerado las siguientes opciones de actuación:

Opción 0: Publicar directrices y recomendaciones.

Opción 1: Modificaciones legislativas específicas.

Opción 1a: Permitir la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados para operaciones por cuenta propia en toda la UE.

Opción 1b: Permitir la utilización de vehículos de mercancías que un transportista establecido en un Estado miembro haya alquilado en otro Estado miembro durante un determinado período de tiempo (entre tres y cuatro meses), por ejemplo para hacer frente a picos de demanda estacionales o temporales.

Opción 1c: Combinación de las opciones 1a y 1b.

Opción 2: Aplicar las mismas normas (o, al menos, normas no más restrictivas) al uso de vehículos alquilados que al uso de vehículos propiedad de las empresas.

La opción preferida es la opción 1c, ya que es la más efectiva a la hora de resolver los problemas detectados sin ir más allá de lo que es necesario para conseguirlo. Es mejor que la opción 2 porque con esta última no se conseguiría eliminar la falta de uniformidad de las normas vigentes en la UE en relación con el uso de vehículos de alquiler. Por el contrario, seguirían aplicándose las distintas normativas de los Estados miembros mientras no pusieran a los vehículos de alquiler en una posición peor que la de los vehículos propiedad de los transportistas (por ejemplo, obligación de volver a matricular un vehículo adquirido/alquilado en otro Estado miembro).

Con arreglo a la opción preferida, los costes de explotación de los transportistas de mercancías de la UE podrían haberse reducido en 2030 en un total de 158 millones EUR. Los costes de explotación de un transportista que pase de utilizar sus propios vehículos a usar vehículos de alquiler deberían reducirse en alrededor de un 2 %. Además, el sector del alquiler / arrendamiento financiero de vehículos ganaría alrededor de 81 millones EUR, con lo que el beneficio económico anual total alcanzaría en 2030 los 240 millones EUR, aproximadamente. Por otra parte, se crearían casi 5 000 puestos de trabajo suplementarios, 2 900 en el sector del alquiler / arrendamiento financiero de vehículos y 1 700 en las empresas de transporte de mercancías por carretera.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta forma parte del programa REFIT de la Comisión. Tiene por objeto simplificar las normas sobre la utilización de vehículos de alquiler. La apertura del mercado al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados para los transportes por cuenta propia eliminará las restricciones, lo que, a su vez, reducirá los costes de los transportistas para cumplir las normas. El hecho de proporcionar un marco uniforme para la utilización de vehículos alquilados en otro Estado miembro (al menos durante un máximo de cuatro meses) se espera que dé a los operadores claridad jurídica y que les ahorre hasta 12,8 millones EUR en los costes que supone dar de baja a su vehículo del registro de matriculación y volver a matricularlo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁸.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La aplicación de la presente Directiva será objeto de un estrecho seguimiento. La Comisión presentará un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva a más tardar cinco años después del término del plazo de transposición. Al liberalizar aún más el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados, la presente Directiva debería impulsar el mercado de los vehículos de alquiler y dar lugar a una reducción de los costes y a un aumento de la flexibilidad y la rentabilidad para los transportistas. La información pertinente se recabará de las autoridades nacionales competentes, los representantes de las empresas de alquiler y arrendamiento financiero de vehículos y a través de una encuesta entre los transportistas por carretera. También se espera obtener información de utilidad de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera. Como en el futuro los transportistas tendrán que indicar el número de matrícula de los vehículos que tengan a su disposición, debería resultar sencillo obtener de esos registros una visión de conjunto de la proporción de vehículos matriculados en el extranjero que forman parte de su flota.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la propuesta son los siguientes:

Modificación del artículo 2 de la Directiva 2006/1/CE

El artículo 2 establece el marco de las normas que los Estados miembros aplican a la utilización en su territorio de vehículos alquilados por empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro. En este contexto, la limitación del ámbito de aplicación de este artículo al «tráfico entre Estados miembros» ha quedado obsoleta, ya que los vehículos alquilados también pueden utilizarse para los transportes de cabotaje de acuerdo con las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

⁸ Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DO C 326 de 26.10.2012, p. 391).

Las disposiciones actuales permiten a los Estados miembros restringir el uso de vehículos alquilados en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria. Esto crea un conjunto poco uniforme de normas en toda la UE, además de inseguridad jurídica, lo que a su vez evita que las empresas se beneficien de transacciones de alquiler potencialmente más atractivas al otro lado de la frontera. Se propone, por tanto, autorizar a las empresas a utilizar en toda la UE vehículos alquilados en cualquier lugar de la UE.

Como los tipos de imposición aplicables a los vehículos aún difieren considerablemente en la UE, y para evitar distorsiones fiscales, los Estados miembros pueden limitar el tiempo de utilización en sus respectivos territorios de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria, aunque no por debajo de un período mínimo de cuatro meses. Ese período mínimo tiene por objeto garantizar que los vehículos alquilados (y matriculados) en otro Estado miembro puedan utilizarse para hacer frente a picos de demanda a corto plazo, estacionales o temporales, o para sustituir vehículos defectuosos o deteriorados.

Modificación del artículo 3 de la Directiva 2006/1/CE

El artículo 3 establece el marco de las normas que los Estados miembros aplican a la utilización de vehículos alquilados por empresas establecidas en su propio territorio. Las disposiciones vigentes en la actualidad se aplican a los vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación legalmente en el propio Estado miembro, «siempre que se cumplan las condiciones contempladas en el artículo 2». Como el artículo 2 modificado permite el uso de vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación legalmente en cualquier Estado miembro, se suprime el apartado 1 para evitar esa incoherencia. Debe ser posible utilizar un vehículo 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 no solo para operaciones de transporte en cualquier otro Estado miembro (en consonancia con el artículo 2 modificado), sino también para operaciones de transporte en el Estado miembro donde está establecida la empresa arrendataria.

Se suprime el apartado 2 porque los Estados miembros deben perder la libertad de restringir la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados para las operaciones por cuenta propia. Las empresas de toda la UE deben estar autorizadas a utilizar vehículos alquilados para las operaciones por cuenta propia y a sacar provecho de los beneficios asociados. No se les debe restringir el uso de vehículos de su propiedad ni la externalización de la operación de transporte a una empresa que preste tales servicios por cuenta ajena. Los vehículos propiedad de empresas que los utilizan para realizar operaciones por cuenta propia suelen estar infrautilizados y por término medio son más viejos, menos seguros y más contaminantes que los vehículos alquilados.

Nuevo artículo 5 bis de la Directiva 2006/1/CE

La presente Directiva es un paso adelante en la apertura del mercado para el uso de vehículos alquilados en el transporte de mercancías por carretera. Al autorizar el uso de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria, al menos durante un período de cuatro meses, y al eliminar las restricciones al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados para operaciones por cuenta propia, la Directiva abre nuevas posibilidades tanto para las empresas que alquilan vehículos como para las empresas de alquiler / arrendamiento financiero de vehículos en toda la UE.

La aplicación y los efectos de esta nueva Directiva, así como su impacto en los transportistas por cuenta propia o por cuenta ajena y en el sector del alquiler o arrendamiento financiero de vehículos debe evaluarse en un informe que deberá presentar la Comisión. Esa evaluación debe llevarse a cabo cuando se disponga de datos suficientes, lo que en principio sucederá cinco años después del final del período de transposición (seis años y medio después de la entrada en vigor de la nueva Directiva). Sobre la base de ese informe, la Comisión determinará si es necesario adoptar nuevas medidas.

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.
- (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 sus empresas de vehículos de alquiler con un

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ 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).

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.
- (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 puede utilizarse dentro de sus respectivos territorios un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que esté establecida la empresa arrendataria.
- (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.
- (7) La aplicación y los efectos de la presente Directiva deben ser objeto de seguimiento por la Comisión y documentarse en un informe. 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:

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) el vehículo esté matriculado o se haya puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro;».

Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Cuando el vehículo no esté matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que esté establecida la empresa arrendataria, los Estados miembros podrán limitar el período de uso en sus respectivos territorios del vehículo alquilado. En tal caso, sin embargo, los Estados miembros permitirán su utilización durante al menos cuatro meses en cualquier año civil.».

2) El artículo 3 se sustituye por lo siguiente:

«Artículo 3

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que sus empresas 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.».

3) Se inserta el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 bis

A más tardar el [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive], 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. Sobre la base de ese informe, la Comisión evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.».

Artículo 2

1. 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: please insert the date calculated 18 months following the entry into force] . 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.

2. 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 serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente