

Bruxelles, 1 iunie 2017
(OR. en)

9669/17

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

**TRANS 213
CODEC 924**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	1 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2017) 282 final
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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2017) 282 final.

Anexă: COM(2017) 282 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Directiva 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri¹ prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor de marfă închiriate în cadrul pieței unice. Astfel, directiva vizează (i) o alocare optimă a resurselor prin limitarea utilizării în mod ineficient a factorilor de producție (de exemplu, capital blocat în vehicule insuficient utilizate) și (ii) o creștere a flexibilității și a productivității întreprinderilor vizate. Toate obiectivele sunt asociate cu utilizarea vehiculelor închiriate.

În același timp însă, directiva permite statelor membre să limiteze utilizarea vehiculelor de marfă închiriate cu o masă totală de peste șase tone pentru operațiunile pe cont propriu. Ea permite, de asemenea, restricționarea utilizării unui vehicul care a fost închiriat într-un stat membru diferit de cel în care este stabilită întreprinderea care închiriază vehiculul.

Aceste restricții limitează eficacitatea directivei. În plus, ele creează o sarcină inutilă pentru întreprinderi și un mozaic de norme, ceea ce generează confuzie în rândul operatorilor. Reducerea sarcinii suportate de întreprinderi și clarificarea normelor reprezintă un obiectiv fundamental al Programului UE privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), din care prezenta propunere face parte.

Se propune, prin urmare, să se elimine posibilitatea de a restricționa utilizarea vehiculelor închiriate pentru operațiunile pe cont propriu. În plus, utilizarea unui vehicul închiriat într-un alt stat membru urmează să fie autorizată timp de cel puțin patru luni, pentru a permite întreprinderilor să facă față vârfurilor de cerere sezoniere sau temporare și/sau să înlocuiască vehiculele defecte sau deteriorate. Autorizarea statelor membre să limiteze la patru luni utilizarea unui vehicul închiriat într-un alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază pare necesară pentru a evita eventualele denaturări având în vedere diferențele semnificative care există între statele membre în privința impozitării vehiculelor rutiere.

În ansamblu, propunerea asigură accesul egal al operatorilor de transport din întreaga UE la piața vehiculelor închiriate. Ea oferă, de asemenea, un cadru de reglementare uniform la nivelul UE și permite operatorilor de transport să își desfășoare activitățile de transport în cel mai eficient mod posibil. Având în vedere faptul că vehiculele închiriate sunt de obicei mai noi, mai sigure și mai puțin poluante, propunerea reduce externalitățile negative ale transportului rutier.

Prezenta propunere face parte dintr-o serie de propuneri în domeniul transportului rutier pe care Comisia intenționează să le adopte în 2017 pentru a crea un cadru legislativ care reglementează sectorul transportului rutier din UE adecvat pentru viitor.

¹ JO L 33, 4.2.2006, p. 82.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Vehiculele de marfă închiriate sunt menționate atât în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009², cât și în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009³, în cadrul condițiilor privind sediul stabil al unui operator de transport (care reprezintă una dintre condițiile de acces la ocupația de operator de transport rutier) și în contextul normelor privind licența comunitară, a cărei copie certificată trebuie pusă la dispoziția titularului licenței pentru fiecare vehicul închiriat. În acest sens, utilizarea vehiculelor închiriate este relevantă pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri. Cele două regulamente și directiva constituie cadrul juridic în care își desfășoară activitatea sectorul transportului rutier de mărfuri din UE. Dispozițiile acestor trei acte legislative sunt strâns legate între ele la nivelul punerii în aplicare. În ceea ce privește în special punerea în aplicare a limitei de timp (opționale) propuse, conform căreia utilizarea unui vehicul închiriat într-un alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază poate fi limitată la patru luni, este relevantă propunerea de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009. Conform acelei propuneri, statele membre ar fi obligate să indice numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul aflat la dispoziția unui operator de transport în registrul lor electronic național. O astfel de normă ar trebui să fie foarte utilă pentru monitorizarea respectării unei eventuale limite de timp, așa cum se menționează mai sus.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea este pe deplin coerentă cu prioritatea Comisiei de a crea o piață internă mai profundă și mai echitabilă. Piața internă a serviciilor de transport care utilizează vehicule de marfă închiriate și cea a serviciilor de închirieri și leasing auto vor fi consolidate. Propunerea este, de asemenea, în concordanță cu obiectivele politicii comune în domeniul transporturilor descrisă în Cartea albă din 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”⁴. De asemenea, prezenta propunere reduce sarcina de reglementare pentru operatori și oferă o clarificare a cadrului juridic, acestea fiind printre obiectivele programului REFIT al UE.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al prezentei directive îl constituie articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE.

Transportul rutier are o dimensiune internațională tot mai puternică. Proporția activității de transport rutier de marfă internațional din activitatea totală de transport rutier de marfă în UE-28 a crescut de la aproximativ 28% în 2000 la aproape 36% în 2014⁵. Numai UE poate

² JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

³ JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

⁴ COM(2011) 144 final, 28.3.2011.

⁵ A se vedea publicația „EU transport in figures”. Statistical Pocketbook 2016, tabelele 2.2.4b și 2.2.4c; disponibilă online la adresa http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

furniza un cadru juridic uniform pentru piața internă din ce în ce mai integrată a serviciilor de transport rutier. Fără intervenția UE, statele membre nu ar asigura condițiile de concurență echitabile de care este nevoie în cadrul pieței interne. Mozaicul actual de norme naționale poate fi remediat numai printr-o acțiune la nivelul UE. Un cadru juridic uniform va reduce costurile de conformitate și de control al aplicării normelor în întreaga UE. Deoarece directiva actuală permite statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate în anumite condiții, reducerea posibilităților statelor membre de a impune restricții în ceea ce privește utilizarea vehiculelor închiriate necesită o modificare a directivei, care se poate realiza doar la nivelul UE.

- **Proportionalitate**

Așa cum se indică în secțiunea 7.4 a evaluării impactului, propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru rezolvarea problemelor identificate. Propunerea conține numai câteva modificări specifice ale directivei, care contribuie la îmbunătățirea cadrului legislativ în care funcționează sectorul transportului rutier de mărfuri și sectorul serviciilor de închirieri și leasing auto din UE.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul care urmează a fi modificat este o directivă, actul de modificare propus ar trebui, în principiu, să aibă aceeași formă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Documentul de lucru al serviciilor Comisiei cu privire la evaluarea *ex post* a Directivei 2006/1/CE a fost adoptat împreună cu prezenta propunere⁶. În perioada 2015-2016 a fost realizat un studiu extern, al cărui raport final este publicat pe site-ul internet al Comisiei⁷.

Principalele constatări ale evaluării *ex post* sunt că Directiva 2006/1/CE ar putea fi mai eficace în atingerea obiectivelor sale dacă nu ar permite statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor de marfă închiriate la unele segmente ale pieței și în anumite condiții. Restricțiile privind închirierea transfrontalieră a vehiculelor de marfă îi împiedică pe operatori să își folosească în mod optim parcul auto prin mutarea vehiculelor acolo unde sunt mai necesare. În plus, restricțiile privind utilizarea vehiculelor de marfă închiriate reduc eficiența Directivei 2006/1/CE, deoarece contribuie la creșterea costurilor de asigurare a conformității atât pentru operatorii de transport, cât și pentru societățile de închirieri/leasing auto și cresc costurile de punere în aplicare și de control al aplicării pentru autoritățile publice. În absența restricțiilor, s-a constatat că aceste costuri sunt reduse, chiar neglijabile.

Autorizarea statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor de marfă închiriate este, de asemenea, contrară nevoilor economiei europene în ceea ce privește creșterea flexibilității și a eficienței operațiunilor de transport rutier și nu este pe deplin compatibilă cu prioritățile politice actuale legate de aprofundarea pieței unice și promovarea utilizării vehiculelor mai sigure, mai ecologice și cu un consum mai mic de carburanți.

⁶ SWD(2017) XXX final [a se completa referința atunci când este disponibil numărul].

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>

- **Consultări cu părțile interesate**

Părțile interesate au avut mai multe posibilități de a furniza contribuții pe parcursul etapei de evaluare *ex post* și al procesului de evaluare a impactului. Pe lângă interviuri specifice cu părțile interesate (s-au realizat 27 de interviuri în toamna anului 2015 pentru evaluarea *ex post* și 33 în a doua jumătate a anului 2016 pentru evaluarea impactului), au avut loc o consultare publică online cu o durată de 12 săptămâni (incluzând atât evaluarea *ex post*, cât și evaluarea impactului), între 11 august și 4 noiembrie 2016 (la care s-au primit 27 de răspunsuri), și o consultare a IMM-urilor cu o durată de șapte săptămâni, între 22 septembrie și 11 noiembrie 2016, prin intermediul Grupului de experți pentru IMM-uri al Rețelei întreprinderilor europene. Consultarea Grupului de experți pentru IMM-uri a constatat în două chestionare, unul privind utilizarea vehiculelor de marfă închiriate (156 de răspunsuri) și celălalt privind utilizarea autobuzelor și autocarelor închiriate (94 de răspunsuri).

Consultarea a oferit o serie de date și contribuții pertinente valoroase din partea practicienilor. S-a constatat că absența unor norme ale UE în ceea ce privește utilizarea autobuzelor și autocarelor închiriate nu reprezintă cu adevărat o problemă și că nu există un segment de piață specific care se ocupă de autobuze și autocare închiriate. De aceea, una dintre opțiunile de politică avute în vedere inițial, care consta în extinderea domeniului de aplicare al directivei la utilizarea autobuzelor și autocarelor închiriate, a fost eliminată.

Consultarea a furnizat totodată o serie de informații cu privire la justificările prezentate de statele membre pentru aplicarea restricțiilor privind utilizarea vehiculelor închiriate. O parte dintre autoritățile publice și dintre reprezentanții sindicatelor se tem că eliminarea restricțiilor cu privire la utilizarea vehiculelor închiriate pentru operațiunile pe cont propriu va crește presiunea concurențială și că autorizarea utilizării vehiculelor închiriate în alt stat membru va genera mai multe dificultăți legate de asigurarea respectării legislației din domeniul transportului rutier. Justificările restricțiilor privind utilizarea vehiculelor închiriate în alt stat membru au fost luate în considerare, însă cele referitoare la restricțiile privind utilizarea vehiculelor închiriate pentru operațiunile pe cont propriu nu au fost convingătoare.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a fost sprijinită de un contractant extern, care a realizat un studiu privind evaluarea *ex post* a directivei și a un studiu de sprijin pentru evaluarea impactului.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv cu rezerve din partea Comitetului de analiză a reglementării. Pentru a răspunde acestor rezerve, au fost oferite detalii suplimentare privind contextul politicii, au fost explicate amploarea problemelor identificate și motivul pentru care acestea ar trebui abordate acum, a fost eliminată opțiunea inițială, care ar fi extins domeniul de aplicare al directivei la utilizarea autobuzelor și autocarelor închiriate (deoarece ea nu a fost justificată), au fost explicate riscurile în situația în care nu sunt obținute rezultatele preconizate ale opțiunii preferate (având în vedere, în special, potențialele stimulente în favoarea planificării fiscale sau a optimizării fiscale și posibilele dificultăți pentru statele membre în ceea ce privește aplicarea legislației în domeniul transportului rutier), s-a încercat cuantificarea reducerii costurilor administrative și au fost furnizate mai multe informații privind consultarea părților interesate.

Au fost examinate următoarele opțiuni de politică:

Opțiunea 0: Emiterea unor orientări și recomandări.

Opțiunea 1: Modificările legislative specifice.

Opțiunea 1a: Autorizarea utilizării vehiculelor de marfă închiriate pentru operațiunile pe cont propriu în întreaga UE.

Opțiunea 1b: Autorizarea utilizării vehiculelor de marfă pe care un operator stabilit într-un stat membru le-a închiriat în alt stat membru pentru o anumită perioadă de timp (trei-patru luni), de exemplu pentru a face față vârfurilor de cerere sezoniere sau temporare.

Opțiunea 1c: Combinarea opțiunilor 1a și 1b.

Opțiunea 2: Norme identice (sau cel puțin nu mai restrictive) pentru utilizarea vehiculelor închiriate și pentru utilizarea vehiculelor deținute de întreprinderi.

Opțiunea 1c este opțiunea preferată, deoarece este cea mai eficientă pentru a remedia toate problemele identificate, fără a depăși ceea ce este necesar în acest scop. Ea este mai bună decât opțiunea 2, deoarece aceasta nu ar elimina mozaicul de norme din UE aplicabile utilizării vehiculelor închiriate. În schimb, diferitele norme ale statelor membre ar rămâne în vigoare atât timp cât nu pun vehiculele închiriate într-o situație mai defavorabilă decât vehiculele deținute de către operatori (de exemplu, cerințe legate de reînmatricularea unui vehicul achiziționat/inchiriat în alt stat membru).

În cadrul opțiunii preferate, costurile de funcționare ale transportatorilor din UE ar putea fi reduse cu o sumă totală de 158 de milioane EUR în 2030. Trecerea de la vehicule aflate în proprietatea unui operator la vehicule închiriate ar trebui să reducă costurile de exploatare ale acestuia cu aproximativ 2%. În plus, sectorul de închirieri/leasing auto poate câștiga aproximativ 81 de milioane EUR, majorând beneficiile economice anuale totale la aproximativ 240 de milioane EUR în 2030. Totodată, aceasta ar genera aproximativ 5 000 de locuri de muncă suplimentare, 2 900 în sectorul de închirieri/leasing auto și 1 700 în sectorul transportului rutier de mărfuri.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea face parte din programul REFIT al Comisiei. Obiectivul acestei propuneri este simplificarea normelor privind utilizarea vehiculelor închiriate. Deschiderea pieței pentru utilizarea vehiculelor de marfă închiriate pentru operațiunile pe cont propriu va elimina orice restricții, ceea ce, la rândul său, va reduce costurile de conformare ale operatorilor. Un cadru uniform pentru utilizarea vehiculelor închiriate în alt stat membru (cel puțin pentru o perioadă de până la patru luni) ar trebui să ofere claritate juridică și să le permită operatorilor să facă economii de până la 12,8 milioane EUR la costurile de radiere și reînmatriculare a vehiculelor lor.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁸.

⁸ Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are nicio implicație asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Punerea în aplicare a directivei va fi monitorizată îndeaproape. Comisia va prezenta un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive în termen de cel mult cinci ani după termenul limită de transpunere. Prin liberalizarea în continuare a utilizării vehiculelor de marfă închiriate, prezenta directivă ar trebui să stimuleze piața vehiculelor închiriate și să determine scăderea costurilor și creșterea flexibilității și a rentabilității pentru operatori. Vor fi colectate informații pertinente de la autoritățile naționale competente, de la reprezentanți ai sectorului de închirieri și de leasing auto și prin intermediul unui sondaj în rândul operatorilor de transport rutier. Se preconizează că vor fi obținute informații utile și din registrele electronice naționale de întreprinderi de transport rutier. Dat fiind că operatorii de transport vor trebui să indice numărul de înmatriculare al vehiculelor pe care le au la dispoziție, ar trebui să fie simplu de obținut, din aceste registre, o imagine de ansamblu a ponderii pe care o au în parcul auto vehiculele înmatriculate în străinătate.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale propunerii sunt următoarele:

Modificarea articolului 2 din Directiva 2006/1/CE

Articolul 2 prevede cadrul pentru normele aplicate de statele membre pentru utilizarea vehiculelor închiriate pe teritoriul lor de către întreprinderi stabilite pe teritoriul unui alt stat membru. În acest context, limitarea domeniului de aplicare al acestui articol la „traficul dintre statele membre” nu mai este de actualitate, întrucât vehiculele închiriate pot fi utilizate și pentru operațiuni de cabotaj în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.

Dispozițiile actuale le permit statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate în alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care le închiriază. Acest lucru creează un mozaic de norme în întreaga UE și insecuritate juridică, ceea ce împiedică întreprinderile să beneficieze de eventualele oferte de închiriere mai atractive din punct de vedere economic de peste graniță. Prin urmare, se propune să se permită întreprinderilor să utilizeze, peste tot în UE, vehicule închiriate în orice stat membru.

Având în vedere că ratele de impozitare a vehiculelor continuă să fie foarte diferite în UE, pentru a evita denaturările fiscale, statele membre pot limita perioada de utilizare pe teritoriul lor a unui vehicul închiriat într-un alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază, însă nu sub o perioadă minimă de patru luni. Această perioadă minimă de patru luni este menită să garanteze că vehiculele închiriate (și înmatriculate) într-un alt stat membru pot fi utilizate în special pentru a face față vârfurilor de cerere pe termen scurt, sezoniere sau temporare sau pentru a înlocui vehiculele deteriorate sau defecte.

Modificarea articolului 3 din Directiva 2006/1/CE

Articolul 3 prevede cadrul pentru normele aplicate de statele membre pentru utilizarea vehiculelor închiriate de către întreprinderi stabilite pe teritoriul lor. Dispozițiile actuale se aplică vehiculelor închiriate înmatriculate sau puse în circulație în mod legal în statul membru, „cu respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2”. Dat fiind că articolul 2 modificat permite utilizarea vehiculelor închiriate înmatriculate sau puse în circulație în mod legal în orice stat membru, alineatul (1) se modifică pentru înlăturarea acestei neconcordanțe. Ar trebui să fie posibilă utilizarea unui vehicul care a fost înmatriculat sau pus în circulație conform legii într-un alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază, nu numai pentru operațiunile de transport desfășurate în orice alt stat membru (în conformitate cu articolul 2 modificat), ci și pentru operațiunile de transport desfășurate în statul membru în care este stabilită întreprinderea care închiriază vehiculul.

Alineatul (2) se elimină, întrucât statele membre nu ar mai trebui să aibă libertatea de a limita utilizarea vehiculelor de marfă închiriate pentru operațiunile pe cont propriu. Întreprinderile din întreaga UE ar trebui să fie autorizate să utilizeze vehicule închiriate pentru operațiunile pe cont propriu și să profite de avantajele aferente. Acestea nu ar trebui să fie limitate la utilizarea vehiculelor aflate în proprietatea lor sau la externalizarea activității de transport către o întreprindere care prestează astfel de servicii contra cost în numele unui terț. Vehiculele deținute de întreprinderile care le folosesc pentru operațiunile pe cont propriu sunt adesea subutilizate și, în medie, mai vechi, mai puțin sigure și mai poluante decât vehiculele închiriate.

Un nou articol 5a în Directiva 2006/1/CE

Prezenta directivă este un pas înainte către deschiderea pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate pentru transportul rutier de mărfuri. Prin oferirea posibilității de a utiliza un vehicul închiriat într-un alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază, pe o perioadă de cel puțin patru luni, și prin eliminarea restricțiilor privind utilizarea vehiculelor de marfă închiriate pentru operațiunile pe cont propriu, directiva deschide noi posibilități atât pentru întreprinderile care închiriază vehicule, cât și pentru întreprinderile care își desfășoară activitatea în sectorul de leasing/inchirieri auto pe întreg teritoriul UE.

Punerea în aplicare și efectele acestei noi directive și impactul acesteia asupra operatorilor de transport pe cont propriu sau contra cost în numele unui terț și asupra sectorului de închirieri/leasing auto ar trebui evaluate într-un raport care urmează să fie prezentat de Comisie. Acest lucru ar trebui să se realizeze de îndată ce sunt disponibile date suficiente, ceea ce ar trebui să se întâmple în termen de cinci ani de la încheierea perioadei de transpunere (la șase ani și jumătate de la data intrării în vigoare a noii directive). Pe baza acestui raport, Comisia va evalua dacă ar trebui luate măsuri suplimentare.

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului³ prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri.
- (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. Prin urmare, aceasta 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 lor a vehiculelor închiriate

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ 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).

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.
- (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 evita denaturările fiscale. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a limita perioada de timp în care poate fi folosit pe teritoriul lor un vehicul închiriat într-un alt stat membru decât cel de stabilire al întreprinderii care îl închiriază.
- (6) Pentru ca operațiunile de transport pe cont propriu să poată fi efectuate într-un mod mai eficient, statele membre ar trebui să nu mai fie autorizate să restrângă posibilitatea de utilizare a vehiculelor închiriate pentru astfel de operațiuni.
- (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. Orice acțiuni ulterioare în acest domeniu ar trebui analizate în lumina acestui raport.
- (8) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi îndeplinite într-o măsură suficientă de către statele membre individual și, datorită naturii transfrontaliere a transportului rutier și aspectelor pe care prezenta directivă este menită să le remedieze, pot fi mai bine îndeplinite la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor.
- (9) Prin urmare, Directiva 2006/1/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

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;”;

(b) se introduce următorul alineat (1a):

„(1a) În cazul în care vehiculul nu este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația din statul membru în care este stabilită întreprinderea care închiriază vehiculul, statele membre pot limita perioada de utilizare a vehiculului închiriat pe teritoriile lor. Cu toate acestea, într-un astfel de caz, statele membre permit utilizarea vehiculului pentru o perioadă de cel puțin patru luni într-un an calendaristic.”

(2) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că întreprinderile lor 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.”

(3) Se introduce următorul articol 5a:

„Articolul 5a

Până la [OP: a se introduce data calculată la 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 trebuie să conțină informații privind utilizarea vehiculelor închiriate într-un alt stat membru decât statul membru de stabilire a întreprinderii care le închiriază. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să se propună măsuri suplimentare.”

Articolul 2

1. 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 calculată la 18 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.

2. 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
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele