

Bruselas, 12 de enero de 2022
(OR. en)

5271/22

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

**TRANS 17
CODEC 35**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	12 de enero de 2022
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 14 final
Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea sobre la posición del Consejo con vistas a la adopción de la 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(2022) 14 final.

Adj.: COM(2022) 14 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión
Europea**

sobre la

**posición del Consejo con vistas a la adopción de la 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**

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO**

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo con vistas a la adopción de la 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

1. Antecedentes

Fecha de transmisión de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo [documento COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD]	6 de junio de 2017
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:	6 de diciembre de 2017
Fecha del dictamen del Comité Europeo de las Regiones:	1 de febrero de 2018
Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura:	15 de enero de 2019
Fecha de transmisión de la propuesta modificada:	22 de febrero de 2019
Fecha de adopción de la posición del Consejo:	20 de diciembre de 2021

2. Objetivo de la propuesta de la Comisión

La utilización para el transporte de mercancías de vehículos alquilados, en lugar de vehículos propiedad de las empresas, puede mejorar la distribución de los recursos (por ejemplo, haciendo que el capital no tenga que estar inmovilizado en un vehículo infrautilizado) y aumentar la flexibilidad y la productividad de las empresas. La propuesta tiene por objeto promover la utilización de vehículos alquilados eliminando algunas posibilidades que tienen los Estados miembros para restringir ese uso en virtud de la Directiva 2006/1/CE¹.

En la actualidad, los Estados miembros pueden restringir la utilización de vehículos alquilados de más de seis toneladas para operaciones por cuenta propia. También pueden restringir, en sus respectivos territorios, el uso de vehículos que una empresa haya alquilado fuera de su país de establecimiento. Dado que el uso de estos vehículos está permitido en algunos Estados miembros, pero no en otros, existe en la Unión Europea un mosaico normativo que genera inseguridad jurídica. Uno de los objetivos de la propuesta era aportar seguridad jurídica en relación con el uso de vehículos alquilados en toda la Unión. Otro objetivo era permitir el uso de vehículos alquilados (y matriculados) en otro Estado miembro para hacer frente a picos de demanda a corto plazo, estacionales o temporales, o para sustituir vehículos defectuosos o deteriorados.

¹ 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 (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

3. Observaciones sobre la posición del Consejo

3.1. Período mínimo de alquiler

La cuestión del período mínimo durante el cual los Estados miembros deben permitir el uso de vehículos alquilados con matrícula extranjera por parte de empresas establecidas con arreglo a sus legislaciones fue la que suscitó más polémica entre los legisladores. La posición del Consejo se basa en una solución de doble vía, que vincula el período mínimo de alquiler a las normas nacionales para la matriculación de vehículos alquilados. Los Estados miembros tendrían libertad para permitir el uso de vehículos alquilados con matrícula extranjera durante no más de treinta días consecutivos (en los Estados miembros con obligación de matriculación al cabo de treinta días o menos) o bien durante dos meses (en el caso de Estados miembros con normas de matriculación más generosas). También sería posible una liberalización completa (sin obligación alguna de matriculación para los vehículos extranjeros utilizados por las empresas de un Estado miembro), si el Estado miembro así lo desea. El Consejo también ha adoptado normas que obligan a las empresas de transporte a inscribir los vehículos alquilados, incluidos los alquilados en un Estado miembro distinto del de establecimiento, en los registros electrónicos nacionales de empresas de transporte por carretera.

La Comisión puede aceptar esta solución de compromiso, ya que refleja el objetivo de su propuesta de permitir más flexibilidad en el mercado de vehículos alquilados que conforme a la Directiva vigente. En la actualidad, los Estados miembros solo pueden introducir limitaciones para sus propias empresas, mientras que la Directiva vigente permite restricciones al alquiler de vehículos para las empresas extranjeras. Con arreglo a la Directiva vigente, los Estados miembros pueden pedir la matriculación nacional inmediata de los vehículos alquilados con matrícula extranjera. Según la posición del Consejo, ahora habrá un período mínimo de uso (treinta días) que todos los Estados miembros deben conceder y durante el cual no pueden pedir la matriculación nacional de esos vehículos (lo que resulta caro y gravoso para las empresas). Las disposiciones sobre la obligación de que las empresas de transporte inscriban los vehículos alquilados en los registros electrónicos nacionales también son aceptables, ya que permiten a las autoridades nacionales controlar mejor esos vehículos.

Como es probable que la Directiva renovada aumente el uso de vehículos alquilados y estos suelen ser más nuevos y más respetuosos con el medio ambiente, esta solución también es beneficiosa para la consecución de los objetivos climáticos de la Unión Europea.

3.2. Limitación de la posibilidad de alquilar al 25 % de los vehículos de que disponga una empresa

Por lo que se refiere al umbral mínimo relativo a la flota de vehículos de una empresa por debajo del cual el Estado miembro de establecimiento no puede restringir el uso de vehículos alquilados y matriculados en otro Estado miembro, el texto del Consejo lo fija en: «el 25 % del parque de vehículos de transporte de mercancías **de que disponga** la empresa de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letra g), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, bien el 31 de diciembre del año anterior a la utilización del vehículo alquilado, bien el día en que la empresa comience a utilizar el vehículo alquilado, según determine el Estado miembro». No obstante, el Consejo optó por no incluir los vehículos de que disponga una empresa que hayan sido alquilados (y estén matriculados) en el extranjero. Así, por ejemplo, si la empresa está establecida en un Estado miembro que aplica plenamente esta restricción y dispone de 120 vehículos, de los cuales 20 están matriculados en otro Estado miembro, solo podrá alquilar 5

vehículos más en otro Estado miembro, hasta alcanzar un total de 25 vehículos de este tipo (el 25 % de $120 - 20 = 25$), en lugar de otros 10 vehículos más (25 % de $120 = 30$).

La Comisión puede aceptar la posición del Consejo. El concepto de «disponer de» está bien establecido [véase el artículo 1, apartado 5, letra d), inciso iii), y el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009²] y no puede ser mal interpretado como podría serlo la expresión «vehículos propiedad de una empresa». Muchos camiones se alquilan en arrendamiento financiero; los arrendatarios tienen la propiedad económica, pero el arrendador conserva la propiedad legal, por lo que no está claro cómo debe entenderse la «propiedad». Naturalmente, la expresión «vehículos de que disponga una empresa» tiene un significado más amplio que «vehículos propiedad de una empresa», ya que incluye también todos los vehículos objeto de un contrato de venta a plazos, de alquiler o de arrendamiento financiero, y no solo los vehículos que son propiedad enteramente de una empresa. Por lo tanto, este concepto permite un mayor número de vehículos alquilados y aumenta la flexibilidad para las empresas de transporte, lo que sería otro argumento a favor de apoyarlo.

3.3. Servicios por cuenta propia

La posición del Consejo permite a los Estados miembros restringir el uso de vehículos alquilados para operaciones por cuenta propia únicamente en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, con independencia del peso del vehículo.

La Comisión puede aceptar esta solución, ya que excluirá las restricciones para las empresas nacionales que realicen operaciones por cuenta propia con vehículos alquilados nacionales. Estas restricciones son posibles con arreglo a la Directiva vigente. Uno de los puntos principales de la propuesta de la Comisión era suprimir esta disposición, muy restrictiva y para la que el mercado no implica una necesidad. La Comisión puede aceptar la solución del Consejo, que únicamente permite restricciones para las operaciones por cuenta propia realizadas con vehículos con matrícula extranjera. Esta restricción puede estar justificada, ya que los Estados miembros no pueden ejercer control alguno sobre tales vehículos, pues no están inscritos en los registros nacionales de empresas de transporte por carretera (que solo incluyen las empresas de transporte de mercancías profesionales, y no los transportistas por cuenta propia). En el caso de los vehículos nacionales por cuenta propia, este control es posible, ya que deben estar inscritos con arreglo a las normas nacionales de matriculación aplicables a todos los vehículos.

4. Conclusión

La posición del Consejo es aceptable para la Comisión. Refleja los objetivos de la propuesta de la Comisión y aumentará significativamente la flexibilidad de las empresas para utilizar vehículos alquilados matriculados en otros Estados miembros, o para utilizar tales vehículos en operaciones por cuenta propia. Se trata, por tanto, de un paso importante en la aplicación del paquete de movilidad I. Dado que es probable que la legislación revisada aumente el uso de vehículos alquilados y estos vehículos suelen ser más nuevos y más respetuosos con el medio ambiente, esta solución también es beneficiosa para la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo.

² Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).