

Bruxelas, 12 de janeiro de 2022
(OR. en)

5271/22

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

**TRANS 17
CODEC 35**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	12 de janeiro de 2022
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 14 final
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativa à posição do Conselho sobre a adoção de uma Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 14 final.

Anexo: COM(2022) 14 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da
União Europeia**

relativa à

**posição do Conselho sobre a adoção de uma Diretiva do Parlamento Europeu e do
Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer
sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

relativa à

posição do Conselho sobre a adoção de uma Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias

1. Contexto

Data de transmissão da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho [documento COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD]:	6 de junho de 2017
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	6 de dezembro de 2017
Data do parecer do Comité das Regiões Europeu	1 de fevereiro de 2018
Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura:	15 de janeiro de 2019
Data de transmissão da proposta alterada:	22 de fevereiro de 2019
Data de adoção da posição do Conselho:	20 de dezembro de 2021

2. Objetivo da proposta da Comissão

A utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados (em vez de veículos pertencentes às empresas) pode melhorar a afetação de recursos (por exemplo, não é necessário imobilizar capital num veículo subutilizado) e aumentar a flexibilidade e a produtividade das empresas. A proposta visa promover a utilização de veículos alugados, eliminando (algumas das) possibilidades de os Estados-Membros restringirem a sua utilização ao abrigo da Diretiva 2006/1/CE¹.

Atualmente, os Estados-Membros podem restringir a utilização de veículos alugados com mais de 6 toneladas utilizados para operações por conta própria e restringir, nos respetivos territórios, a utilização de veículos que uma empresa tenha alugado fora do seu país de estabelecimento. Uma vez que a utilização de tais veículos é permitida em alguns

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

Estados-Membros, mas não noutros, existe uma «manta de retalhos» jurídica na UE, o que gera insegurança jurídica. Um dos objetivos da proposta era obter segurança jurídica para a utilização de veículos alugados em toda a UE. Outro objetivo consistia em permitir a utilização de veículos alugados (e matriculados) noutro Estado-Membro, em especial para satisfazer picos de procura a curto prazo, sazonais ou temporários ou para substituir veículos defeituosos ou danificados.

3. Observações sobre a posição do Conselho

3.1. Duração mínima do aluguer

A questão de saber a duração mínima para a qual os Estados-Membros têm de autorizar a utilização de veículos alugados com matrícula estrangeira por empresas estabelecidas ao abrigo das respetivas legislações foi a mais controversa para os legisladores. A posição do Conselho baseia-se numa solução assente em duas vertentes, que associa a duração mínima do aluguer às regras nacionais para o registo de veículos alugados. Os Estados-Membros poderão autorizar apenas 30 dias consecutivos para a utilização de veículos alugados com matrícula estrangeira (para os Estados-Membros com obrigação de registo após 30 dias ou menos) ou conceder dois meses de utilização desses veículos (para os Estados-Membros com regras de registo mais «generosas»). Também será possível conseguir uma liberalização total (sem qualquer obrigação de registo para os veículos estrangeiros utilizados pelas empresas do Estado-Membro), se um Estado-Membro assim o desejar. O Conselho adotou igualmente regras que obrigam as empresas de transporte a registar os veículos alugados, inclusive os alugados num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de estabelecimento, nos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário.

A Comissão concorda com esta solução de compromisso, uma vez que reflete o objetivo da proposta da Comissão de permitir uma maior flexibilidade no mercado dos veículos de aluguer do que no âmbito da diretiva em vigor. Atualmente só podem agora ser introduzidas limitações pelos Estados-Membros para as suas próprias empresas, enquanto a diretiva em vigor permitia restrições ao aluguer de veículos para empresas estrangeiras. Nos termos da diretiva atualmente em vigor, os Estados-Membros podem solicitar o registo nacional imediato de veículos alugados com uma matrícula estrangeira. De acordo com a posição do Conselho, haverá agora um período mínimo de utilização (30 dias) que todos os Estados-Membros têm de conceder e durante o qual não podem solicitar o registo nacional desses veículos (que é dispendioso e oneroso para as empresas). As disposições relativas às obrigações das empresas de transporte de registarem os veículos alugados nos registos eletrónicos nacionais também são aceitáveis, dado que permitem um melhor controlo desses veículos pelas autoridades nacionais.

Uma vez que a diretiva revista irá provavelmente aumentar a utilização de veículos alugados e que esses veículos são frequentemente mais recentes e mais respeitadores do ambiente, esta solução também é benéfica para a consecução dos objetivos da UE em matéria de clima.

3.2. Limitação da possibilidade de aluguer a 25 % dos veículos «à disposição» da empresa

No que diz respeito ao limiar mínimo relativo à frota de veículos de uma empresa abaixo do qual o Estado-Membro de estabelecimento da empresa não pode restringir a utilização de veículos alugados e matriculados noutro Estado-Membro, o texto do Conselho fixa-o em:

«25 % da frota de veículos de transporte de mercadorias à disposição da empresa, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea g), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, quer a 31 de dezembro do ano anterior à utilização do veículo de aluguer, quer no dia em que a empresa começa a utilizar esse veículo, conforme determinado pelo Estado-Membro.»

No entanto, o Conselho não quis incluir os veículos que estão à disposição de uma empresa e que tenham sido alugados (e estejam matriculados) no estrangeiro. Assim, por exemplo, se a empresa estiver estabelecida num Estado-Membro que utilize plenamente esta restrição e se dispuser de 120 veículos, dos quais 20 estão matriculados noutro Estado-Membro, só pode alugar mais 5 veículos noutro Estado-Membro, para atingir um total de 25 veículos ($25\% \text{ de } 120 - 20 = 25$), em vez de mais 10 ($25\% \text{ de } 120 = 30$).

A Comissão aceita a posição do Conselho. O conceito de «à disposição» está bem estabelecido [cf. artigo 1.º, n.º 5, alínea d), subalínea iii), e artigo 4.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009²] e não pode ser incorretamente interpretado no sentido em que a noção de «veículos pertencentes a uma empresa» poderia ser. Muitos camiões são alugados; os locatários detêm a propriedade económica, embora o locador mantenha a propriedade legal, pelo que não é claro de que forma a «propriedade» teria de ser entendida. A noção de «veículos à disposição de uma empresa» é, evidentemente, um conceito mais amplo do que a de «veículos pertencentes a uma empresa», uma vez que também inclui todos os veículos detidos em virtude de um contrato de aluguer com opção de compra ou de um contrato de aluguer ou de locação financeira e não apenas os veículos em propriedade plena de uma empresa. Por conseguinte, este conceito permite um maior número de veículos alugados e aumenta a flexibilidade para as empresas de transporte, o que seria outro argumento a favor do seu apoio.

3.3. Serviços por conta própria

A posição do Conselho permite que os Estados-Membros restrinjam a utilização de veículos alugados para operações por conta própria apenas no caso de veículos matriculados noutro Estado-Membro, independentemente do peso do veículo.

² Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009).

A Comissão aceita esta solução, uma vez que irá excluir restrições para as empresas nacionais que efetuam operações por conta própria com veículos alugados nacionais. Tais restrições são possíveis ao abrigo da diretiva em vigor. Um dos pontos principais da proposta da Comissão foi a supressão desta disposição muito restritiva, para a qual não existe necessidade de mercado. A Comissão aceita a solução do Conselho, que apenas permite restrições para operações por conta própria realizadas com veículos de matrícula estrangeira. Esta restrição é justificada, uma vez que os Estados-Membros não podem exercer qualquer controlo sobre esses veículos, dado que não estão registados nos registos nacionais das empresas de transporte rodoviário de mercadorias (que apenas incluem empresas de transporte profissionais e não operadores por conta própria). Este controlo é possível para os veículos nacionais por conta própria, uma vez que têm de estar registados de acordo com as regras nacionais de registo aplicáveis a todos os veículos.

4. CONCLUSÃO

A Comissão aceita a posição do Conselho. Ela reflete os objetivos da proposta da Comissão e aumentará significativamente a flexibilidade para as empresas utilizarem veículos alugados matriculados noutros Estados-Membros ou utilizarem esses veículos por conta própria. Trata-se, pois de um passo importante para a execução do pacote Mobilidade I. Uma vez que a legislação revista irá provavelmente aumentar a utilização de veículos alugados e que esses veículos são frequentemente mais recentes e mais respeitadores do ambiente, esta solução também é benéfica para a consecução dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu.