

Bruxelles, 12 ianuarie 2022
(OR. en)

5271/22

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

**TRANS 17
CODEC 35**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 ianuarie 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 14 final
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei directive 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(2022) 14 final.

Anexă: COM(2022) 14 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei directive 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**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului referitoare la adoptarea unei directive 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**

1. Context

Data transmiterii propunerii către Parlamentul European și către Consiliu [documentul COM (2017) 282 final – 2017/0113 COD]:	6 iunie 2017
Data avizului Comitetului Economic și Social European:	6 decembrie 2017
Data avizului Comitetului Regiunilor:	1 februarie 2018
Data poziției Parlamentului European în primă lectură:	15 ianuarie 2019
Data transmiterii propunerii modificate:	22 februarie 2019
Data adoptării poziției Consiliului:	20 decembrie 2021

2. Obiectul propunerii Comisiei

Utilizarea vehiculelor de marfă închiriate (în locul vehiculelor deținute de întreprinderi) poate îmbunătăți alocarea resurselor (de exemplu, capitalul nu trebuie să fie investit în vehicul insuficient utilizat) și poate spori flexibilitatea și productivitatea întreprinderilor. Propunerea vizează promovarea utilizării vehiculelor închiriate prin eliminarea (unora dintre) posibilitățile statelor membre de a restricționa utilizarea acestora în temeiul Directivei 2006/1/CE¹.

În prezent, statele membre pot restricționa utilizarea vehiculelor închiriate cu o greutate de peste 6 tone utilizate pentru operațiunile pe cont propriu și pot restricționa, pe teritoriile lor respective, utilizarea vehiculelor pe care o întreprindere le-a închiriat din afara țării în care își are sediul. Întrucât utilizarea unor astfel de vehicule este permisă în unele state membre, dar nu în altele, există o fragmentare juridică în UE, care creează insecuritate juridică. Unul dintre obiectivele propunerii a fost acela de a obține securitate juridică pentru utilizarea vehiculelor închiriate în întreaga UE. Un alt obiectiv a fost acela de a permite utilizarea vehiculelor închiriate (și înmatriculate) într-un alt stat membru, pentru a face față în special vârfurilor de cerere pe termen scurt, sezoniere sau temporare sau pentru a înlocui vehiculele defecte sau deteriorate.

¹ 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, JO L 33, 4.2.2006, p. 82.

3. Observații privind poziția Consiliului

3.1. Perioada minimă de închiriere

Problema referitoare la perioada minimă pentru care statele membre trebuie să permită utilizarea vehiculelor închiriate cu o plăcuță de înmatriculare străină de către întreprinderile înființate în temeiul legislațiilor lor a fost cea mai controversată pentru colegiitori. Poziția Consiliului se bazează pe o soluție pe două planuri, care leagă perioada minimă de închiriere de normele naționale pentru înmatricularea vehiculelor închiriate. Statele membre vor fi libere fie să admită numai 30 de zile consecutive pentru utilizarea vehiculelor închiriate cu plăcuțe de înmatriculare străine (pentru statele membre cu o cerință de înmatriculare după 30 de zile sau mai puțin), fie să acorde două luni de utilizare a unor astfel de vehicule (pentru statele membre cu norme de înmatriculare mai „generoase”). De asemenea, ar fi posibilă liberalizarea completă (nici o cerință de înmatriculare pentru vehiculele străine utilizate de întreprinderile din statul membru), în cazul în care un stat membru dorește acest lucru. Consiliul a adoptat, de asemenea, norme care obligă companiile de transport să înregistreze vehiculele închiriate, inclusiv pe cele închiriate într-un alt stat membru decât statul membru de stabilire, în registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier.

Comisia poate fi de acord cu această soluție de compromis, deoarece reflectă obiectivul propunerii Comisiei de a permite o mai mare flexibilitate pe piața vehiculelor închiriate decât în temeiul directivei existente. În prezent, statele membre pot introduce limitări numai pentru propriile întreprinderi, în timp ce directiva existentă permitea restricții privind închirierea de vehicule pentru întreprinderile străine. În temeiul directivei existente, statele membre pot solicita înmatricularea națională imediată a vehiculelor închiriate cu plăcuță de înmatriculare străină. În conformitate cu poziția Consiliului, va exista acum o perioadă minimă de utilizare (30 de zile) pe care toate statele membre trebuie să o acorde și pe parcursul căreia nu pot solicita înmatricularea națională a unor astfel de vehicule (ceea ce este costisitor și împovăraător pentru întreprinderi). Dispozițiile privind obligațiile companiilor de transport de a înregistra vehiculele închiriate în registrele electronice naționale sunt, de asemenea, acceptabile, deoarece permit un control mai bun al acestor vehicule de către autoritățile naționale.

Întrucât noua directivă va spori probabil utilizarea vehiculelor închiriate, iar aceste vehicule sunt adesea mai noi și mai ecologice, această soluție este, de asemenea, benefică pentru atingerea obiectivelor UE în materie de climă.

3.2. Limitarea posibilității de închiriere la 25 % din vehiculele „aflate la dispoziția” întreprinderii

În ceea ce privește pragul minim legat de parcul de vehicule al unei întreprinderi sub care statul membru de stabilire al întreprinderii nu poate restricționa utilizarea vehiculelor închiriate și înmatriculate într-un alt stat membru, textul Consiliului îl stabilește la:

*„25 % din parcul de vehicule de marfă care se află **la dispoziția** întreprinderii în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 fie la data de 31 decembrie a anului anterior utilizării vehiculului închiriat, fie la data la care*

întreprinderea începe să utilizeze vehiculul închiriat, astfel cum este stabilit de statul membru.”

Cu toate acestea, Consiliul nu a dorit să includă vehiculele aflate la dispoziția unei întreprinderi care au fost închiriate (și care sunt înmatriculate) în străinătate. Astfel, de exemplu, dacă întreprinderea este stabilită într-un stat membru care utilizează pe deplin această restricție și dacă are la dispoziție 120 de vehicule, dintre care 20 sunt înmatriculate în alt stat membru, aceasta poate închiria doar cinci vehicule suplimentare într-un alt stat membru, pentru a ajunge la un total de 25 de astfel de vehicule ($25 \% \text{ din } 120 - 20 = 25$), în loc de alte 10 astfel de vehicule ($25 \% \text{ din } 120 = 30$).

Prin urmare, Comisia poate accepta poziția Consiliului. Conceptul „la dispoziția” este bine stabilit [a se vedea articolul 1 alineatul (5) litera (d) punctul (iii) și articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009²] și nu poate fi înțeles greșit așa cum ar putea fi conceptul de „vehicule deținute de o întreprindere”. Multe camioane sunt închiriate; locatarii dețin proprietatea economică, însă locatorul păstrează proprietatea legală, astfel încât nu este clar cum ar trebui înțeleasă noțiunea de „proprietate”. „Vehicule aflate la dispoziția unei întreprinderi” reprezintă, desigur, un concept mai larg decât cel de „vehicule deținute de o întreprindere”, deoarece include, de asemenea, toate vehiculele deținute în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing și nu doar vehiculele deținute în totalitate de o întreprindere. Prin urmare, acest concept permite un număr mai mare de vehicule închiriate și sporește flexibilitatea pentru companiile de transport, ceea ce ar fi un alt argument în favoarea sprijinirii acestuia.

3.3. Servicii pe cont propriu

Poziția Consiliului permite statelor membre să restricționeze utilizarea vehiculelor închiriate pentru operațiuni pe cont propriu numai în cazul vehiculelor care sunt înmatriculate într-un alt stat membru, indiferent de masa vehiculului.

² Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, JO L 300, 14.11.2009.

Comisia poate accepta această soluție deoarece va exclude restricțiile pentru întreprinderile naționale care desfășoară operațiuni pe cont propriu cu vehicule închiriate la nivel național. Astfel de restricții sunt posibile în temeiul directivei existente. Unul dintre principalele puncte ale propunerii Comisiei a fost eliminarea acestei dispoziții foarte restrictive, pentru care nu există o nevoie pe piață. Comisia poate accepta soluția Consiliului, care permite restricții numai pentru operațiunile pe cont propriu efectuate cu vehicule care au plăci de înmatriculare străine. Această restricție poate fi justificată, deoarece statele membre nu pot exercita niciun control asupra unor astfel de vehicule, acestea nefiind înregistrate în registrele naționale ale întreprinderilor de transport rutier de mărfuri (care cuprind doar companii profesionale de transport, nu și operatori pe cont propriu). Pentru vehiculele naționale utilizate în nume propriu, un astfel de control este posibil, deoarece acestea trebuie să fie înmatriculate în conformitate cu normele naționale de înmatriculare aplicabile tuturor vehiculelor.

4. CONCLUZIE

Poziția Consiliului este acceptabilă pentru Comisie. Aceasta reflectă obiectivele propunerii Comisiei și va spori în mod semnificativ flexibilitatea întreprinderilor de a utiliza vehicule închiriate care sunt înmatriculate în alte state membre sau de a utiliza astfel de vehicule în scopuri proprii. Prin urmare, este un pas important în punerea în aplicare a Pachetului privind mobilitatea I. Întrucât legislația revizuită va spori probabil utilizarea vehiculelor închiriate, iar astfel de vehicule sunt adesea mai noi și mai prietenoase cu mediul, această soluție este, de asemenea, benefică pentru realizarea obiectivelor Pactului verde european.