



Bruselas, 12 de mayo de 2021  
(OR. en)

8639/21

---

---

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

---

---

**TRANS 272  
CODEC 673**

## **INFORME**

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes (1.ª parte)/Consejo
N.º doc. prec.:	ST 8379/21 + COR 1
N.º doc. Ción.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Asunto:	Preparación de la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 3 de junio de 2021 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 – Orientación general

---

### **I. INTRODUCCIÓN**

1. La Comisión presentó en mayo de 2017 su propuesta de modificación de la Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera, como parte del primer conjunto de medidas sobre movilidad.
2. La Directiva 2006/1/CE codifica las normas anteriores y establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera entre los Estados miembros, tanto para las empresas establecidas en el propio territorio como para las establecidas en otro Estado miembro. No obstante, la Directiva:

- permite que un Estado miembro limite la utilización de vehículos de alquiler por empresas establecidas en su territorio a los vehículos matriculados en el propio Estado miembro y, además, permite que se prohíba, en operaciones por cuenta propia, la utilización de vehículos de alquiler con un peso máximo autorizado, incluida la carga, superior a seis toneladas;
  - se limita, en lo que respecta a las empresas establecidas en otro Estado miembro, al alquiler de vehículos matriculados en ese mismo Estado miembro a efectos del tráfico entre Estados miembros.
3. La Comisión propone modificar la Directiva 2006/1/CE principalmente para eliminar las restricciones existentes y establecer un marco normativo claro y uniforme, que dé a los transportistas de toda la UE igualdad de acceso al mercado de los vehículos de alquiler.
  4. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.<sup>a</sup> Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT). La Comisión TRAN votó sobre el informe de la ponente el 24 de mayo de 2018, y el Parlamento Europeo aprobó su acuerdo en primera lectura, que contenía 15 enmiendas, el 15 de enero de 2019<sup>1</sup>.
  5. El Comité Económico y Social Europeo y el Comité Europeo de las Regiones aprobaron sus respectivos dictámenes el 6 de diciembre de 2017 y el 1 de febrero de 2018.

## **II. TRABAJOS EN EL CONSEJO**

6. La Comisión presentó su propuesta al Grupo «Transportes Terrestres», junto con la evaluación de impacto, los días 1 y 21 de junio de 2017. A continuación, el Grupo se reunió periódicamente durante las Presidencias estonia, rumana, búlgara y croata. En varias ocasiones, el expediente se presentó al Consejo para que estableciera una orientación general, y en junio de 2020 al Comité de Representantes Permanentes con el fin de obtener un mandato de negociación.

---

<sup>1</sup> Véase el documento ST 5386/19.

7. Los miembros del Grupo prosiguieron sus trabajos durante la Presidencia portuguesa en reuniones informales celebradas los días 9 y 24 de febrero, 9 y 24 de marzo y 19 de abril de 2021. La Presidencia sugirió algunas modificaciones del texto transaccional, en particular en el artículo 3, apartado 2, y en los considerandos 5 y 6 de la Directiva modificada, que permiten a un Estado miembro limitar el uso de vehículos alquilados por empresas establecidas en su propio territorio, así como en el artículo 3 *bis*, apartado 3, de la Directiva modificada y en el artículo 2 de la Directiva de modificación, que se refieren respectivamente, a la aplicación de los instrumentos de control y al plazo de transposición para los Estados miembros.
8. La mayoría de las delegaciones respaldó los cambios propuestos y puede aceptar a título transaccional la versión del texto que incorpora las modificaciones que se han ido introduciendo a lo largo del tiempo. Algunas de ellas siguen preocupadas por los posibles efectos negativos en los ingresos del Estado. Un pequeño número de delegaciones no respalda la propuesta y algunas de ellas tienen intención de abstenerse en la continuación del proceso, en particular porque consideran que la Directiva modificada incrementaría el riesgo de operaciones de cabotaje ilegal disimuladas.
9. El 28 de abril de 2021, el Comité de Representantes Permanentes ofreció orientaciones para proseguir los trabajos, al constatar el amplio apoyo a las soluciones propuestas por la Presidencia. A raíz de ello, la Presidencia distribuyó un nuevo texto transaccional con ajustes<sup>2</sup>, que es el que figura en el anexo del presente informe. Ninguna delegación formuló observaciones adicionales.

### III. CONCLUSIÓN

10. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que confirme el acuerdo transaccional alcanzado en el Grupo y remita el texto revisado de la propuesta de la Comisión que figura en el anexo al Consejo para este acuerdo una orientación general.

---

<sup>2</sup> Véase el documento 8379/21 + COR 1.

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

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 Europeo<sup>3</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>4</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.

---

<sup>3</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>5</sup> 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).

- (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. Dicha Directiva autoriza a los Estados miembros a limitar la utilización por empresas establecidas en sus respectivos territorios de vehículos de alquiler cuyo peso máximo autorizado, incluida la carga, exceda de seis toneladas. 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 aquel 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.
- (4 *bis*) No se debe permitir que los Estados miembros restrinjan la utilización en sus territorios respectivos de un vehículo de alquiler por parte de una empresa establecida en el territorio de otro Estado miembro, siempre que dicho vehículo esté matriculado o haya sido puesto en circulación cumpliendo las normas de cualquier Estado miembro y, si se trata de un vehículo que necesite una copia auténtica de la licencia comunitaria con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1072/2009, siempre que su utilización haya sido autorizada por el Estado miembro de establecimiento de la empresa mediante dicha copia auténtica.
- (4 *ter*) Con el fin de simplificar la aportación de las pruebas pertinentes, los documentos en formato electrónico deben admitirse como medios de prueba del cumplimiento de la Directiva 2006/1/CE.

- (5) El nivel de imposición del transporte por carretera sigue siendo muy 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 las empresas establecidas en sus respectivos territorios pueden utilizar un vehículo de alquiler matriculado o puesto en circulación en [...] otro Estado miembro. También han de estar autorizados a limitar el número de dichos vehículos que puede alquilar una empresa. Dicho límite no debe ser inferior a un determinado porcentaje del número de vehículos de que disponga la empresa, calculado con exclusión de los vehículos alquilados en otro Estado miembro y no matriculados en el Estado miembro de establecimiento de la empresa.
- (5 bis) Con el objetivo de reforzar el cumplimiento de una restricción al uso de un vehículo de alquiler 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, los Estados miembros deben estar autorizados a exigir que la duración del contrato de alquiler no supere el período de utilización permitido para el vehículo en cuestión. Además, la validez de las copias auténticas de la licencia comunitaria expedidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1072/2009 podrá limitarse al periodo correspondiente a la duración del contrato de alquiler. Por otra parte, el número de matrícula del vehículo alquilado puede indicarse en dichas copias auténticas.

- (5 *ter*) La circulación de vehículos de alquiler no debe obstaculizar la supervisión y el control de la legalidad de las operaciones realizadas por los operadores en Estados miembros distintos de su Estado miembro de establecimiento. De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>, los registros electrónicos nacionales deben contener los números de matrícula de los vehículos a disposición de las empresas de transporte por carretera. Esta información debe incluir también los vehículos alquilados en un Estado miembro distinto del Estado miembro de establecimiento de la empresa. El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 también establece que las autoridades de un Estado miembro deben poder acceder a los datos incluidos en los registros electrónicos nacionales de los demás Estados miembros; los registros electrónicos nacionales deben permitir una búsqueda selectiva en relación con los vehículos que lleven un número de matrícula distinto del expedido por el Estado miembro de establecimiento.
- (5 *quater*) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la obligación de facilitar información sobre el número de matrícula de un vehículo alquilado en el registro electrónico nacional, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los requisitos mínimos aplicables a los datos que deben introducirse en el registro electrónico nacional. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup>.
- (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. Sin embargo, para evitar posibles problemas fiscales, esta posibilidad debería mantenerse si el vehículo está registrado fuera del Estado miembro en el que está establecida la empresa que lo está utilizando.

---

<sup>6</sup> Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51). [La referencia incluye las últimas modificaciones realizadas por el Reglamento (UE) 2020/1055, primer conjunto de medidas sobre movilidad.]

<sup>7</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (7) La aplicación y los efectos de la [...] Directiva 2006/1/CE deben ser objeto de seguimiento por la Comisión y documentarse en un informe. En dicho informe se debe prestar especial atención a si la Directiva 2006/1/CE modificada por la presente Directiva ha dado lugar a un mayor uso de vehículos más antiguos o de determinados tipos, y por tanto si ha tenido un efecto en la seguridad vial, a si ha generado dificultades en materia de control del cumplimiento —en particular el cumplimiento de las normas de cabotaje— y a la repercusión de la presente Directiva en los ingresos fiscales de los Estados miembros. Los Estados miembros deben facilitar la compilación de este informe proporcionando a la Comisión, con carácter voluntario, información pertinente sobre los ingresos fiscales. 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 [...], 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 conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos 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 parte 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 haya sido puesto en circulación de conformidad con la legislación de [...] cualquiera de los Estados miembros y sea utilizado con arreglo a las disposiciones de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 y (CE) n.º 1072/2009 en el Estado miembro de establecimiento de la empresa que lo esté utilizando, cuando corresponda;».

b) En el apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El cumplimiento de las condiciones contempladas en el apartado 1, letras a) a d), debe ser probado por los documentos siguientes, que deberán hallarse a bordo del vehículo y presentarse en papel o formato electrónico:».

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 3*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las empresas establecidas en sus respectivos territorios 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.
2. Cuando el vehículo alquilado esté matriculado o se haya puesto en circulación de conformidad con la legislación de otro Estado miembro, el Estado miembro de establecimiento de la empresa podrá:
  - a) limitar el período de uso de dicho vehículo dentro de su territorio, siempre que permita la utilización del vehículo alquilado por la misma empresa durante un período de 30 días consecutivos en cualquier año civil; en tal caso, se podrá exigir que la duración del contrato de alquiler no sea superior al período fijado por el Estado miembro en cuestión;
  - b) limitar el número de vehículos alquilados que puede utilizar una empresa siempre que permita la utilización de un número mínimo de vehículos. Este número mínimo será de al menos 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. En el caso de una empresa que tenga un parque móvil total de más de uno y menos de cuatro vehículos, se le permitirá utilizar al menos un vehículo de alquiler. El porcentaje mínimo de conformidad con lo dispuesto en la presente letra se refiere al parque de vehículos de mercancías de que disponga la empresa sobre la base de los vehículos matriculados o puestos en circulación de conformidad con la legislación de dicho Estado miembro;
  - c) limitar la utilización de dicho vehículo para operaciones de transporte por cuenta propia.».

2 bis) Se inserta el artículo 3 bis siguiente:

«Artículo 3 bis

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el número de matrícula de un vehículo alquilado a disposición de una empresa de transporte por carretera a la que se aplique el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, en el caso de que dicho vehículo esté matriculado o haya sido puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro distinto del de establecimiento de la empresa arrendataria, se introduzca en el registro electrónico nacional a que se refiere el artículo 16 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el tratamiento de los datos a que se refiere el párrafo primero del presente apartado cumpla los requisitos aplicables a la información a que se refiere el artículo 16, apartado 2, letra g), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, según lo especificado en el artículo 16, apartado 2, párrafos tercero y quinto, y en el artículo 16, apartados 3 y 4.

2. A más tardar a los catorce meses de la adopción de un acto de ejecución relativo a una fórmula común para el cálculo de la clasificación de riesgos a que se refiere el artículo 9, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, los requisitos mínimos aplicables a los datos que deban introducirse en el registro electrónico nacional a fin de facilitar la interconexión de los registros, y especificará las funcionalidades que permitan que dichos datos se pongan a disposición de las autoridades competentes durante los controles de carretera. Dichos requisitos y funcionalidades mínimos se ajustarán a los requisitos y funcionalidades establecidos de conformidad con el artículo 16, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 5 ter, apartado 2.

3. Los Estados miembros velarán por que los datos a que se refiere el apartado 1 estén a disposición de las autoridades competentes durante los controles de carretera.

\* Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).».

- 3) Se insertan los artículos siguientes:

*«Artículo 5 bis*

A más tardar el [cinco años después del final del plazo de transposición de la Directiva a que se refiere el artículo 2, apartado 1, de la presente Directiva de modificación], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. Dicho 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. En el informe se examinará asimismo el impacto en la seguridad vial, en los ingresos fiscales y en el control del cumplimiento de las normas de cabotaje de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Sobre la base de [...] dicho informe, la Comisión evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.

### *Artículo 5 ter*

La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo\*.

En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*.

\* Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

\*\* Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

### *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 21 de agosto de 2023<sup>8</sup>.

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.

---

<sup>8</sup> [Nota: Corresponde a treinta y seis meses después de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2020/1055.]

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 son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente/La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*El Presidente/La Presidenta*