

Bruxelles, 12 mai 2021
(OR. en)

8639/21

Dosar interinstituțional:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)/Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 8379/21 + COR 1
Nr. doc. Csie:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Subiect:	Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi</u>, <u>Telecomunicații</u> și <u>Energie</u>) din 3 iunie 2021 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 – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. Comisia și-a prezentat propunerea de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri în mai 2017, ca parte a Pachetului privind mobilitatea I.
2. Directiva 2006/1/CE codifică normele anterioare și prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri între statele membre, atât pentru întreprinderile stabilite pe teritoriul statului membru respectiv, cât și pentru întreprinderile stabilite în alt stat membru. Cu toate acestea, directiva:

- permite unui stat membru să limiteze posibilitatea de utilizare a vehiculelor închiriate de către întreprinderi stabilite pe teritoriul său la vehiculele înmatriculate în statul membru respectiv și, în plus, permite interzicerea utilizării pentru operațiuni pe cont propriu a vehiculelor închiriate cu o masă totală maximă autorizată de peste șase tone;
 - este limitată, în ceea ce privește întreprinderile stabilite în alt stat membru, la închirierea de vehicule înmatriculate în acel stat membru în scopul traficului între statele membre.
3. Comisia propune modificarea Directivei 2006/1/CE în principal pentru a elimina restricțiile existente și pentru a stabili un cadru de reglementare clar și uniform, care să ofere operatorilor de transport din întreaga UE acces egal la piața vehiculelor închiriate.
4. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) în calitate de raportor. Comisia TRAN a votat asupra raportului acesteia la 24 mai 2018, iar Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură, conținând 15 amendamente, la 15 ianuarie 2019¹.
5. Comitetul Economic și Social European și Comitetul European al Regiunilor și-au adoptat avizele la 6 decembrie 2017 și, respectiv, la 1 februarie 2018.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

6. Comisia și-a prezentat propunerea, împreună cu evaluarea impactului, Grupului de lucru pentru transport terestru la 1 și la 21 iunie 2017. Ulterior, grupul de lucru s-a reunit periodic în timpul președinției estoniene, a celei române, bulgare și croate. În mai multe rânduri, dosarul a fost prezentat Consiliului în vederea obținerii unei abordări generale, iar în iunie 2020 Comitetului Reprezentanților Permanenți, în scopul unui mandat de negociere.

¹ A se vedea documentul ST 5386/19.

7. Membrii grupului de lucru și-au continuat activitatea în timpul președinției portugheze în cadrul unor reuniuni informale desfășurate la 9 și 24 februarie, 9 și 24 martie și 19 aprilie 2021. Președinția a propus unele modificări la textul de compromis, în special la articolul 3 alineatul (2) și la considerentele 5 și 6 din directiva modificată, care permit unui stat membru să limiteze utilizarea vehiculelor închiriate de către întreprinderile stabilite pe teritoriul său, precum și la articolul 3a alineatul (3) din directiva modificată și la articolul 2 din directiva de modificare, care se referă la punerea în aplicare a instrumentelor de control și la timpul de transpunere pentru statele membre.
8. Majoritatea delegațiilor au sprijinit modificările propuse și pot accepta, cu titlu de compromis, textul în forma revizuită în timp. Unele dintre ele continuă să fie preocupate de posibilele efecte negative asupra veniturilor statului. Câteva delegații nu sprijină propunerea, unele dintre ele având intenția de a se abține în etapele ulterioare ale procesului, în special deoarece consideră că directiva revizuită ar crește riscul executării pe ascuns a operațiunilor de cabotaj ilegale.
9. La 28 aprilie 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți a oferit orientări pentru continuarea lucrărilor, recunoscând sprijinul larg pentru calea de urmat propusă de președinție. Ulterior, președinția a distribuit un text de compromis cu ajustări suplimentare², care este identic cu cel care figurează în anexa la prezentul raport. Nicio delegație nu a formulat noi observații.

III. CONCLUZII

10. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să confirme compromisul la care s-a ajuns la nivelul grupului de lucru și să transmită Consiliului textul revizuit al propunerii Comisiei, astfel cum figurează în anexă, în vederea obținerii unui acord cu privire la o abordare generală.

² A se vedea doc. 8379/21 + COR 1.

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

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 European³,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁴,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵ prevede un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri.

³ JO C , , p. .

⁴ JO C , , p. .

⁵ 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).

- (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 a acestora. Prin urmare, ea poate să contribuie la creșterea 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 stabilite pe teritoriile lor respective a vehiculelor închiriate 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.
- (4a) Statelor membre nu ar trebui să li se permită restricționarea utilizării pe teritoriile lor respective a unui vehicul închiriat de o întreprindere stabilită pe teritoriul unui alt stat membru, cu condiția ca vehiculul să fie înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui stat membru, oricare ar fi acesta, și ca, în cazul în care vehiculul necesită o copie conformă a licenței comunitare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, acesta să fie autorizat pentru utilizare de către statul membru de stabilire a întreprinderii prin intermediul acestei copii conforme.
- (4b) Pentru a simplifica furnizarea probelor relevante, documentele în format electronic ar trebui recunoscute ca mijloace de dovedire a conformității cu Directiva 2006/1/CE.

- (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 se evita denaturările fiscale. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a limita durata de timp în care întreprinderile stabilite pe teritoriile lor respective pot utiliza un vehicul închiriat înmatriculat sau pus în circulație în [...] alt stat membru. Acestora ar trebui, de asemenea, să li se permită să limiteze numărul de astfel de vehicule care pot fi închiriate de o întreprindere. Această limită nu ar trebui să fie mai mică decât o anumită proporție din numărul de vehicule aflate la dispoziția întreprinderii, calculat cu excluderea vehiculelor închiriate într-un alt stat membru și care nu sunt înmatriculate în statul membru de stabilire a întreprinderii.
- (5a) Pentru a îmbunătăți asigurarea respectării oricărei restricții cu privire la utilizarea unui vehicul închiriat care este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui alt stat membru decât cel în care este stabilită întreprinderea care îl închiriază, statul membru ar trebui să aibă posibilitatea de a prevedea ca durata contractului de închiriere să nu depășească durata autorizată de utilizare a vehiculului în cauză. În plus, valabilitatea copiilor conforme ale licenței comunitare emise în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 poate fi limitată la perioada care corespunde duratei contractului de închiriere. Mai mult, numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat poate fi indicat în copiile conforme respective.

- (5b) Circulația vehiculelor închiriate ar trebui să nu împiedice monitorizarea și controlul caracterului legal al operațiunilor desfășurate de operatori în alte state membre decât cele de stabilire. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁶, registrele electronice naționale trebuie să conțină numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția unei întreprinderi de transport rutier. Aceste informații ar trebui să se refere și la vehiculele închiriate într-un alt stat membru decât statul membru de stabilire a întreprinderii. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 prevede și accesul autorităților altor state membre la datele conținute în registrele electronice naționale; registrele electronice naționale ar trebui să permită căutarea după criterii specifice în ceea ce privește vehiculele cu un număr de înmatriculare diferit de cele emise de statul membru de stabilire.
- (5c) Pentru a se garanta că obligația de a furniza informații privind numărul de înmatriculare al unui vehicul închiriat în registrul electronic național este îndeplinită în mod uniform, ar trebui conferite Comisiei competențe de executare în ceea ce privește cerințele minime pentru datele de introdus în registrul electronic național. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁷.
- (6) Pentru ca operațiunile de transport pe cont propriu să poată fi efectuate într-un mod mai eficient, statelor membre ar trebui să nu li se mai permită să restrângă posibilitatea de utilizare a vehiculelor închiriate pentru astfel de operațiuni. Cu toate acestea, pentru a evita eventualele probleme fiscale, această posibilitate ar trebui menținută în cazul în care vehiculul este înmatriculat în afara statului membru de stabilire a întreprinderii care îl utilizează.

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51). [Trimiterea include cele mai recente modificări aduse prin Regulamentul (UE) 2020/1055, Pachetul privind mobilitatea I.]

⁷ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (7) Punerea în aplicare și efectele [...] Directivei 2006/1/CE ar trebui să fie monitorizate de Comisie și să fie documentate de către aceasta în cadrul unui raport. Raportul respectiv ar trebui să examineze în special dacă Directiva 2006/1/CE, astfel cum este modificată prin prezenta directivă, a condus la utilizarea în mai mare măsură a unor vehicule mai vechi sau a unor anumite tipuri de vehicule, având în acest fel un impact asupra siguranței rutiere, dacă a creat dificultăți în ceea ce privește asigurarea respectării legislației, inclusiv a normelor în materie de cabotaj, și efectele avute asupra veniturilor fiscale ale statelor membre. Compilarea raportului respectiv ar fi facilitată în cazul în care statele membre furnizează Comisiei, în mod voluntar, informații relevante privind veniturile fiscale. Orice acțiune ulterioară în acest domeniu ar trebui analizată în lumina respectivului raport.
- (8) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre [...], dar, având în vedere natura transfrontalieră a transportului rutier și a aspectelor pe care prezenta directivă este menită să le remedieze, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (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) partea 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 oricărui stat membru [...] și să fie utilizat în conformitate cu dispozițiile Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009 și (CE) nr. 1072/2009 în statul membru de stabilire a întreprinderii care îl utilizează, dacă este cazul.”;

b) la alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Dovada respectării condițiilor prevăzute la alineatul (1) literele (a)-(d) se face prin următoarele documente, care trebuie să existe la bordul vehiculului și trebuie să fie prezentate pe suport de hârtie sau în format electronic:”;

2. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că întreprinderile stabilite pe teritoriile lor respective pot utiliza vehicule închiriate pentru transportul rutier de mărfuri în aceleași condiții ca și vehiculele aflate în proprietatea acestora, cu respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2.
- (2) Dacă vehiculul închiriat este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru, statul membru de stabilire a întreprinderii poate:
 - (a) să limiteze perioada de utilizare a unor astfel de vehicule pe teritoriul său, cu condiția să permită utilizarea vehiculului închiriat de către aceeași întreprindere pentru o perioadă de 30 de zile consecutive într-un an calendaristic dat; în cazul respectiv, se poate prevedea ca contractul de închiriere să nu depășească termenul stabilit de statul membru;
 - (b) să limiteze numărul unor astfel de vehicule care pot fi utilizate de o întreprindere, cu condiția să permită utilizarea unui număr minim de vehicule. Acest număr minim reprezintă cel puțin 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. În cazul unei întreprinderi care deține un parc auto cu un număr de vehicule mai mare de unu și mai mic de patru, acestea i se permite să utilizeze cel puțin un astfel de vehicul închiriat. Proporția minimă în conformitate cu prezenta literă se referă la parcul de vehicule de marfă de care dispune întreprinderea pe baza vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație în conformitate cu legislația statului membru respectiv;
 - (c) să limiteze utilizarea unui astfel de vehicul la operațiunile de transport pe cont propriu.”

2a. Se introduce următorul articol 3a:

„Articolul 3a

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că numărul de înmatriculare al unui vehicul închiriat aflat la dispoziția unei întreprinderi de transport rutier căreia i se aplică Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, în cazul în care vehiculul respectiv este înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui stat membru, altul decât statul membru de stabilire a întreprinderii care închiriază vehiculul, este introdus în registrul electronic național menționat la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că prelucrarea datelor menționate la primul paragraf al prezentului alineat respectă cerințele privind informațiile menționate la articolul 16 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, astfel cum se specifică la articolul 16 alineatul (2) al treilea și al cincilea paragraf, precum și la articolul 16 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv.

- (2) În termen de cel mult 14 luni de la adoptarea unui act de punere în aplicare privind o formulă comună pentru calcularea clasificării în funcție de gradul de risc astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului*, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia adoptă cerințele minime pentru datele de introdus în registrul electronic național pentru a facilita interconectarea registrelor și precizează funcționalitățile care permit ca aceste informații să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic. Cerințele minime și funcționalitățile respective corespund cerințelor și funcționalităților stabilite în temeiul articolului 16 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 5b alineatul (2).

- (3) Statele membre se asigură că datele menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

* Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).”

3. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 5a

Până la [5 ani de la expirarea termenului de transpunere a directivei menționat la articolul 2 alineatul (1) din prezenta directivă de modificare], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive. Raportul respectiv conține informații privind utilizarea vehiculelor închiriate într-un alt stat membru decât statul membru de stabilire a întreprinderii care le închiriază. Raportul respectiv examinează, de asemenea, efectele asupra siguranței rutiere, asupra veniturilor fiscale și asupra asigurării respectării normelor în materie de cabotaj în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Pe baza [...] raportului respectiv, Comisia evaluează dacă este necesar să se propună măsuri suplimentare.

Articolul 5b

Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului*.

În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului**.

* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

** Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”

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 21 august 2023⁸ cel târziu.

Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

⁸ [Notă: Corespunde unei perioade de 36 de luni de la intrarea în vigoare a Regulamentului (UE) 2020/1055.]

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele 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
