

3.4. El Comité considera que la Comisión debería informar al Parlamento Europeo, al Consejo y al CES como muy tarde dos años después de la fecha límite

establecida para la aplicación de la directiva (véanse los artículos 31 y 32).

Hecho en Bruselas, el 31 de mayo de 1995.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Carlos FERRER

**Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera <sup>(1)</sup>**

(95/C 236/11)

El 4 de marzo de 1995, de conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 10 de mayo de 1995 (Ponente: Sr. De Norre).

En su 326º Pleno de los días 31 de mayo y 1 de junio de 1995 (sesión del 31 de mayo de 1995), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

**1. Introducción**

1.1. Las Directivas 84/647/CEE y 90/398/CEE, publicadas respectivamente en los DO nº L 335 de 22. 12. 1984, y DO nº L 202 de 31. 7. 1990, obligan, como mínimo, a los Estados miembros a admitir en circulación por sus territorios a los vehículos de transporte de mercancías por carretera, alquilados sin conductor, que efectúen transportes entre Estados miembros, siempre que:

- estén matriculados y en regla para ser utilizados por algún Estado miembro;
- sean conducidos por algún conductor de la empresa arrendataria;
- sean puestos a disposición exclusiva de ésta durante el período del alquiler;

y siempre que el cumplimiento de estos requisitos pueda demostrarse mediante documentos justificativos que deberán encontrarse a bordo de estos vehículos.

1.2. Las directivas vigentes facultan además a los Estados miembros a mantener dos tipos de restricciones:

- los vehículos sólo podrán alquilarse en el Estado miembro en que se encuentre establecido el arrendatario;

- los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación el transporte efectuado por cuenta propia por vehículos cuyo peso total autorizado, incluida la carga, sea superior a 6 toneladas.

Los Estados miembros podrán, no obstante, prever condiciones menos restrictivas en sus ordenamientos jurídicos nacionales.

1.3. La propuesta en estudio obliga por su parte a los Estados miembros a admitir en su territorio:

- la utilización por cuenta propia de vehículos alquilados, sin limitación de tonelaje;
- la utilización de vehículos que efectúen transportes entre Estados miembros y que hayan sido alquilados en otros Estados miembros que el de establecimiento del arrendatario; este último Estado miembro podrá, sin embargo, limitar a 2 meses (o más) la duración máxima de validez del contrato de alquiler.

1.4. La propuesta no prevé la utilización de vehículos alquilados para el transporte en régimen de cabotaje (transporte nacional efectuado por no residentes) en razón de las divergencias existentes entre los Estados miembros en materia de fiscalidad y de control técnico.

<sup>(1)</sup> DO nº C 80 de 1. 4. 1995, p. 9.

## 2. Observaciones generales

2.1. Conviene efectuar la valoración de la propuesta teniendo en cuenta la política global de transportes, sus efectos y consecuencias, especialmente en el plano social, así como las conclusiones contenidas en el informe del Grupo de Expertos sobre el transporte de mercancías por carretera.

2.2. La Comisión justifica su nueva propuesta por la necesidad de proseguir el proceso de armonización y liberalización relativo a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en toda la Unión Europea.

2.3. En este sentido, el Comité apoya el objetivo perseguido por la Comisión y especialmente expresado en el 3º y 4º considerandos de su propuesta en que se ponen de manifiesto las ventajas micro y macroeconómicas del alquiler de vehículos.

2.4. En un mercado único, un transportista de transportes por carretera o cualquier otra empresa que desee disponer de un vehículo alquilado durante un período más o menos largo sin necesidad de comprarlo o de adquirirlo en «leasing» debe poder hacer libre uso de todas las posibilidades que le ofrezca el mercado del alquiler.

2.5. Tal como ya señaló en su dictamen de 28 de marzo de 1990 sobre la propuesta de Directiva anterior, relativa a esta misma cuestión, el Comité recuerda que tales posibilidades se refieren a todos los bienes de equipo para los cuales los arrendatarios demanden simultáneamente de los arrendadores la puesta a disposición y el mantenimiento.

2.6. La actividad del alquiler de vehículos consiste en poner medios de transporte a disposición de la demanda. Se trata, por tanto, de una actividad distinta de la del mercado del transporte. Sus correspondientes usuarios piden su liberalización en todos los Estados miembros de la Unión Europea.

2.7. El Comité considera que la propuesta de Directiva en examen sólo contribuye parcialmente a la consecución del objetivo de armonización y liberalización del mercado del alquiler de vehículos de transporte de mercancías por carretera.

En efecto, la supresión del apartado 1 del artículo 3 de las directivas vigentes reduciría el ámbito de aplicación de la nueva Directiva a la utilización de vehículos alquilados para efectuar transportes entre Estados miembros.

2.8. El Comité se pregunta cómo podrán cumplir los Estados miembros lo dispuesto en el párrafo 5 b del artículo 2, es decir, cómo comprobarán si el vehículo alquilado está siendo conducido por el arrendatario o por un conductor contratado por éste, comprobación necesaria puesto que el vehículo podrá alquilarse en cualquier Estado miembro, independientemente de las diferencias de coste salarial. Tal como declaró en un dictamen anterior, el Comité «insiste en la importancia de esta disposición y en especial en la necesidad de velar por que el alquiler de vehículos no implique un desarrollo del recurso al trabajo precario».

2.9. Abundando en este orden de ideas, el Comité recomienda que se armonicen los controles correspondientes, a fin de evitar que se desarrollen situaciones de competencia desleal.

2.10. Por último, el Comité valora que la propuesta en examen constituya una refundición de las medidas legales vigentes, ya que dará una mayor claridad a los textos.

## 3. Observaciones específicas

3.1. El Comité acoge favorablemente la supresión del apartado 2 del artículo 3 de las directivas vigentes, ya que impedirá que los Estados miembros limiten la utilización por cuenta propia de vehículos de alquiler a los vehículos de escaso tonelaje.

3.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.1, el Comité también acoge favorablemente los nuevos artículos 3 y 5, por los que un Estado miembro ya no podrá oponerse a que una empresa establecida en cualquier Estado miembro de la Unión Europea tome en alquiler en cualquier Estado miembro de la Unión vehículos para efectuar transportes entre Estados miembros.

3.3. Por último, el Comité observa que la nueva Directiva no modifica en absoluto las disposiciones limitativas sobre importación temporal de vehículos tomados en alquiler (generalmente 6 meses).

Hecho en Bruselas, el 31 de mayo de 1995.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Carlos FERRER