

# COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(95) 2 final  
Bruxelas, 13.02.1995

95/ 0012(SYN)

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias

(apresentada pela Comissão)

**EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS****A. HISTORIAL**

1. Com a Directiva 84/647/CEE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias<sup>1</sup>, o Conselho introduziu uma certa harmonização no domínio da utilização de veículos de aluguer para o transporte rodoviário de mercadorias. A directiva (artigo 8º) exigia que o Conselho reexaminasse as restrições contidas no nº 2 do artigo 3º e no nº2 do artigo 4º da directiva com base num relatório da Comissão acompanhado eventualmente de propostas.

A Comissão apresentou esse relatório em 1989 e propôs, com base neste, eliminar as cláusulas restritivas do nº2 do artigo 3º, que exclui o transporte por conta própria do âmbito da directiva, e do nº 2 do artigo 4º, que concedia a possibilidade de impor determinadas restrições no que diz respeito ao prazo mínimo de aluguer.

O Conselho alterou a proposta da Comissão e adoptou uma directiva (90/398/CEE<sup>2</sup>), que apenas eliminava parcialmente as restrições supracitadas: a cláusula relativa ao prazo mínimo de aluguer foi eliminada, mas manteve-se a possibilidade de os Estados-membros excluïrem do âmbito da directiva as operações por conta própria efectuadas por veículos com um peso total em carga autorizado superior a 6 toneladas.

2. A adopção subsequente das disposições comunitárias no domínio dos transportes rodoviários gerou uma nova situação de mercado no que respeita ao transporte de mercadorias:
  - o Conselho adoptou o Regulamento nº 881/92/CEE<sup>3</sup>, que elimina todas as restrições quantitativas no que diz respeito ao transporte rodoviário intracomunitário;
  - por outro lado, o Conselho adoptou o Regulamento nº 3118/93/CEE<sup>4</sup> que conduz, após um período de transição, a uma liberalização da cabotagem para os transportes rodoviários, por conta de outrem e por conta própria, a partir de 1 de Julho de 1998.

---

<sup>1</sup> JO nº L 335 de 22.12.1984, p. 72.

<sup>2</sup> JO nº L 202 de 31.07.1990, p. 46.

<sup>3</sup> JO nº L 95 de 09.04.1992, p. 1.

<sup>4</sup> JO nº L 279 de 12.11.1993, p. 1.

Consequentemente, desde 1990 que, com a adopção da última alteração da Directiva 84/647/CEE relativa a veículos de aluguer, o processo de realização do mercado interno dos transportes rodoviários regista progressos significativos.

Pelos motivos que precedem, a Comissão sugeriu, no seu Livro Branco sobre a futura evolução da política comum dos transportes (1992), introduzir uma maior harmonização no domínio dos veículos de aluguer<sup>5</sup>.

## **B. JUSTIFICAÇÃO DE UMA ACCÃO AO NÍVEL COMUNITÁRIO**

### **I. Subsidiariedade**

- a) Quais são os objectivos da acção prevista no quadro das obrigações comunitárias ?

A presente proposta da Comissão tem o objectivo de prosseguir o processo de harmonização e de liberalização iniciado ao nível comunitário relativo à utilização de veículos alugados sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias. A proposta reflecte deste modo os progressos alcançados no que respeita à realização de um mercado comum dos transportes rodoviários.

- b) A acção prevista decorre de uma competência exclusiva da Comunidade ou de uma competência repartida com os Estados-membros ?

A acção referida integra-se no quadro de uma competência partilhada (artigo 75.1.d do Tratado).

- c) Qual é a dimensão do problema a nível comunitário (por exemplo, quantos Estados-membros envolve e qual era a solução em vigor até ao momento) ?

O domínio visado por esta directiva diz respeito a todos os Estados Membros. Apesar da existência de uma directiva comunitária que previu já um nível mínimo de harmonização, existem ainda diferenças entre as legislações dos Estados Membros. Estas restrições não permitem às empresas de transporte gerir os seus parques de veículos o melhor possível.

---

<sup>5</sup> COM(92) 494 final de 2 de Dezembro de 1992: Futura evolução da política comum dos transportes; Abordagem global relativa à criação de um quadro comunitário para uma mobilidade sustentável. V, n.ºs 337 e 339 e no Anexo III, 1a.

- d) Qual é a solução mais eficaz, a aplicação de meios comunitários ou dos Estados-membros?

O elemento central da proposta consiste em permitir a locação de veículos sem condutor num Estado Membro distinto do Estado de estabelecimento do transportador. É óbvio que este objectivo apenas pode ser alcançado através de uma acção ao nível comunitário.

No entanto, a proposta não prevê a utilização dos veículos alugados para efectuar o transporte de cabotagem, que além disso só serão completamente liberalizados a partir de 1.7.1998, dadas as divergências ainda existentes entre os Estados membros em matéria de fiscalidade e de controle técnico. Por outro lado, para ter em conta as divergências no domínio da fiscalidade, a proposta reconhece aos Estados Membros a possibilidade de limitar a validade dos contratos de locação dos veículos alugados em Estados membros distintos do Estado de estabelecimento do locatário com vista a efectuar operações de transporte internacional.

- e) Quais são as vantagens reais da acção comunitária prevista e quais serão as consequências negativas se não for adoptada qualquer medida ?

A directiva permitirá às empresas alugar veículos em qualquer Estado Membro para efectuar o transporte de mercadorias intra-comunitário e eliminará todas as diferenças de tratamento entre o transporte por conta própria e por conta de outrem.

A inacção manterá as barreiras artificiais afectando, de forma negativa, a produtividade das empresas que operam no domínio do transporte rodoviário de mercadorias, para poderem dispor dos instrumentos e da flexibilidade necessários num quadro liberalizado.

- f) Quais as modalidades de acção que estão à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamentação, reconhecimento mútuo, ...) ?

A proposta tem a forma de uma directiva respeitando a prática legislativa prevalecente neste domínio. Nem o apoio financeiro nem o reconhecimento mútuo seriam acções apropriadas para concretizar o objectivo de harmonização no plano comunitário.

Simultaneamente a estas alterações, aproveitar-se-á a oportunidade de reformular as normas num texto único.

- g) É necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva que defina objectivos gerais e seja executada pelos Estados-membros ?

Um regulamento uniforme não é necessário neste domínio; a directiva é o instrumento jurídico adequado que estabelece os objectivos gerais com vista a uma harmonização a alcançar ao nível comunitário mas reenvia a execução das suas disposições ao nível dos Estados Membros.

## II. Motivos da codificação

No contexto da simplificação e da transparência do direito comunitário, o Parlamento, a Comissão e o Conselho, confrontados com um número demasiado elevado de disposições que foram por seu lado modificadas várias vezes e frequentemente de forma considerável, reconheceram de forma unânime a necessidade de seguir um determinado método de trabalho que por meio da codificação e da reformulação conduziria a uma clareza e a uma transparência acrescidas. As conclusões da Presidência do Conselho de Edimburgo confirmaram estes imperativos.

A Comissão apresenta uma proposta de reformulação das directivas em vigor (directiva 87/647/CEE com a redacção que lhe foi dada pela directiva 90/398/CEE) relativas à utilização de veículos alugados sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, quando de novas modificações. O novo texto substituirá as normas comunitárias existentes.

## III. Vantagens económicas do prosseguimento do processo de harmonização

1. Os argumentos económicos a favor da harmonização e liberalização da utilização de veículos de aluguer para o transporte rodoviário de mercadorias são nomeadamente os de que:

- concede aos operadores do sector dos transportes a escolha de veículos e serviços melhor adaptados aos seus interesses;
- diminui os custos de exploração dos operadores do sector dos transportes, quer estes actuem por conta de outrem quer por conta própria;
- permite aos operadores do sector dos transportes tirar o melhor partido possível dos factores de produção e evita a imobilização inútil de capital, na medida em que se torna desnecessário investir em veículos que serão subutilizados.

2. O aluguer de veículos a curto prazo é especialmente útil em casos de:

- picos ou vagas temporárias de procura;
- procura sazonal ou inesperada;
- procura de curta duração de tipos especiais de veículos;
- substituição de veículos não disponíveis devido a avarias, manutenção ou controlos técnicos obrigatórios.

O aluguer de veículos noutros Estados-membros é especialmente útil quando:

- um transportador tem um avaria no território de outro Estado-membro e necessita de transportar a carga a tempo;
  - um transportador consegue obter uma carga para a sua viagem de regresso, mas necessita de outro veículo ou de um veículo adicional para a transportar.
3. Por outro lado, se os operadores por conta própria fossem excluídos do aluguer de veículos, muitos expedidores industriais poderiam decidir adquirir a sua própria frota de veículos, o que eliminaria uma parte do mercado actualmente controlada por operadores por conta de outrem. A possibilidade existente de excluir as operações de transporte por conta própria efectuadas por veículos com um peso total em carga autorizado superior a 6 toneladas implica a eliminação de uma parte significativa do mercado dos transportes por conta própria.

### **C. SITUAÇÃO ACTUAL E OBJECTIVO DA PROPOSTA**

A legislação comunitária existente relativa à utilização de veículos alugados sem condutor no transporte intra-comunitário de mercadorias (directiva 84/647/CEE do Conselho, com a redacção que lhe foi dada pela directiva 90/398/CEE) contém ainda restrições sobre dois pontos específicos:

- os veículos só podem ser alugados no Estado Membro de estabelecimento e não noutro Estado Membro;
- os Estados Membros podem excluir da área de aplicação da directiva o transporte por conta própria efectuado por veículos com um peso total em carga autorizado superior a 6 toneladas.

A presente proposta suprime estas duas restrições na medida em que:

- introduz a liberdade de alugar veículos em qualquer Estado Membro para efectuar o transporte de mercadorias entre Estados Membros. Contudo, não estando a fiscalidade dos transportes rodoviários ainda completamente harmonizada e de forma a evitar qualquer distorção fiscal no transporte internacional, a validade do contrato de locação de veículos em Estados Membros distintos do Estado do locatário pode ser limitada. O período de limitação da duração máxima dos contratos de locação não deve, em qualquer caso, ser inferior a dois meses;

já não procede a uma distinção entre o transporte por conta própria e por conta de outrem, na medida em que estes dois tipos de transporte estão submetidos aos mesmos critérios de locação de veículos.

Contudo, a presente proposta não prevê a utilização dos veículos alugados para efectuar os transportes de cabotagem, dadas as divergências ainda existentes entre os Estados Membros em matéria de fiscalidade e de controle técnico. Tendo em conta a liberalização completa da cabotagem rodoviária a partir de 1 de Julho de 1998, esta questão será um dos pontos abordados pelo relatório sobre a aplicação da nova directiva relativa à utilização de veículos alugados sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias que a Comissão apresentará ao Conselho antes de Julho de 1998.

#### **D. ANÁLISE DOS ARTIGOS**

A presente proposta de directiva contém uma série de elementos novos em relação à Directiva 84/647/CEE com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/398/CEE e deverá substituir ambas as directivas.

##### *Artigo 1º*

O artigo 1º define "veículo" e "veículo de aluguer". Trata-se da mesma definição do artigo 1º da Directiva 84/647/CEE.

Este artigo define igualmente "impostos sobre os veículos", a que se refere o artigo 3º da Directiva 93/89/CEE do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, relativa à aplicação pelos Estados-membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas<sup>6</sup>.

##### *Artigo 2º*

Até agora, as empresas apenas podiam alugar veículos no Estado-membro em que se encontram estabelecidas para efeitos de transporte entre Estados-membros. O que se propõe actualmente é que seja possível alugar um veículo em qualquer Estado-membro, e não apenas no Estado-membro de estabelecimento, a fim de conferir ao sistema de aluguer de veículos a flexibilidade exigida pelo actual mercado intracomunitário liberalizado dos transportes rodoviários.

---

<sup>6</sup> JO nº L 279 de 12.11.1993, p. 32.

O artigo 2º não concede aos transportadores a possibilidade de efectuarem operações de cabotagem com um veículo de aluguer. Tal como explicado anteriormente, esta interdição justifica-se, por um lado, pelo facto que apesar das iniciativas já tomadas ao nível comunitário com vista a assegurar uma harmonização a prazo, divergências importantes subsistem entre os Estados Membros tanto em matéria fiscal quanto no que respeita ao controle técnico dos veículos. Por outro lado, a liberalização completa da cabotagem rodoviária só terá lugar a partir de 1 de Julho de 1998 findo um período de transição.

### *Artigo 3º*

Propõe-se suprimir o antigo artigo 3º, que era supérfluo atendendo à versão actual do artigo 2º. Contudo, considerando que a fiscalidade dos transportes rodoviários não está suficientemente harmonizada e com o objectivo de evitar qualquer distorção fiscal entre as operações de transporte internacional, propõe-se introduzir um novo artigo 3º. Este artigo prevê, a fim de evitar a utilização de forma permanente dos veículos alugados, a possibilidade para os Estados Membros de limitar a validade do contrato de locação dos veículos alugados em Estados Membros distintos do Estado de estabelecimento do locatário para efectuar as operações de transporte internacional. Esta limitação no tempo dever-se-ia aplicar até que se concretize uma maior harmonização dos impostos e dos níveis desses impostos no seio da União Europeia, tendo em conta, todavia, que esta questão não se enquadra na presente proposta.

### *Artigo 4º*

Este artigo prevê que as regulamentações dos Estados-membros que estabelecem condições menos restritivas não serão afectadas. Trata-se das mesmas disposições do artigo 4º da Directiva 84/647/CEE com a nova redacção que lhe foi dada.

### *Artigo 5º*

O novo artigo 5º determina que a directiva não afecta as regras aplicáveis em cada Estado Membro em matéria de fiscalidade. Os veículos alugados deverão conformar-se às regras de fiscalidade aplicadas pelo Estado Membro no qual o veículo é matriculado.

### *Artigo 6º*

Este artigo não suscita comentários.

*Artigo 7º*

O artigo 7º especifica que esta proposta constitui um novo passo em frente no quadro duma perspectiva global de liberalização completa em matéria de locação de veículos para o transporte rodoviário de mercadorias.

Com o objectivo de assegurar a continuidade do processo, a Comissão está encarregada de apresentar um relatório ao Conselho sobre a aplicação da nova directiva antes de Julho de 1998. Com base nas conclusões desse relatório e na situação do mercado quando a cabotagem estiver liberalizada por completo, a Comissão apresentará, antes de Julho de 1999, uma proposta de forma a levar mais avante o processo de liberalização.

*Artigo 8º, 9º, 10º e 11º*

Ausência de comentários.

**E. INTERESSE PARA O EEE**

De acordo com o artigo 99º do acordo EEE, os países da EFTA foram consultados sobre a proposta.

## PROPOSTA DE DIRECTIVA DO CONSELHO

RELATIVA À UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE ALUGUER SEM CONDUTOR  
PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

-----

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>1</sup>,

Em cooperação com o Parlamento Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social<sup>3</sup>,

*Considerando que, por razões de clareza e de racionalidade, convém, quando de novas alterações, proceder à reformulação da directiva 84/647/CEE do Conselho de 19 de Dezembro de 1984, relativa à utilização de veículos alugados sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias<sup>4</sup>;*

---

<sup>1</sup> JO n.º C

<sup>2</sup> JO n.º C

<sup>3</sup> JO n.º C

<sup>4</sup> JO n.º L 335 de 22.12.1984, p. 72. Directiva modificada pela Directiva 90/398/CEE (JO n.º L 202, de 31.7.1990, p. 46).

*Considerando que, em virtude do princípio de subsidiariedade, convém agir ao nível da União Europeia a fim de eliminar os obstáculos no conjunto da União;*

Considerando que, numa perspectiva macroeconómica, a utilização de veículos de aluguer permite, em determinadas situações, uma melhor afectação de recursos ao limitar o desperdício dos factores de produção;

Considerando que, numa perspectiva microeconómica, esta possibilidade introduz um elemento de flexibilidade na organização dos transportes e aumenta, deste modo, a produtividade das empresas envolvidas;

*Considerando que as operações de transporte no sector das mercadorias deverão ser facilitadas no mercado interno;*

*Considerando que qualquer empresa deverá poder alugar um veículo num Estado-membro distinto daquele em que se encontra estabelecida a fim de efectuar operações de transporte internacional;*

*Considerando que os Estados-membros deixam de poder excluir do âmbito da directiva as operações por conta própria efectuadas por veículos com um peso total em carga autorizado superior a seis toneladas;*

Considerando que a Directiva 84/647/CEE contém cláusulas restritivas no que diz respeito aos dois pontos supracitados, cuja eliminação permitiria uma melhor gestão financeira e diminuiria os custos dos transportadores que operam por conta própria ou por conta de outrem;

*considerando que a directiva 93/89/CEE do Conselho de 25 Outubro de 1993 relativa à aplicação pelos Estados Membros dos impostos sobre certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de mercadorias, bem como das portagens e direitos de uso cobrados pela utilização de certas infra-estruturas<sup>5</sup> enumera os "impostos sobre os veículos" existentes em todos os Estados Membros.*

*considerando que a fiscalidade dos transportes não está ainda suficientemente harmonizada e que, a fim de evitar qualquer distorção fiscal no transporte internacional, é actualmente preferível facultar aos Estados Membros a possibilidade, em circunstâncias devidamente justificadas pela exigência de evitar a utilização de forma permanente dos veículos alugados, de limitar em certa medida a validade dos contratos de locação dos veículos alugados em Estados Membros distintos do Estado de estabelecimento do locatário.*

*considerando que convem seguir a aplicação da presente directiva com base num relatório a apresentar pela Comissão e encarar eventuais acções futuras neste domínio em função desse relatório.*

---

<sup>5</sup> JO n.º 279 do 12.11.1993, p. 32.

## ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1º*

Para efeitos de aplicação da presente directiva, entende-se por:

- «veículos»: um veículo a motor, um reboque, um semi-reboque ou um conjunto de veículos, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias;
- «veículos de aluguer»: qualquer veículo posto, a troco de remuneração e por um determinado período, à disposição de uma empresa que efectue transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem ou por conta própria, mediante um contrato com a empresa que põe os veículos à disposição.

84/647/CEE

- *"impostos sobre os veículos" os impostos definidos no artigo 3º da Directiva 93/89/CEE do Conselho;*

*Artigo 2º*

Cada Estado-membro aceita a utilização no seu território, para efeitos de tráfego entre Estados-membros, dos veículos tomados de aluguer pelas empresas estabelecidas no território de um ~~outro~~ Estado-membro, desde que:

- 1) O veículo esteja matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação ~~de~~ ~~esse~~ ~~último~~ Estado-membro de aluguer **no**
- 2) O contrato apenas diga respeito à colocação à disposição de um veículo sem condutor e não seja acompanhado de um contrato de trabalho celebrado com a mesma empresa, incidindo sobre o pessoal de condução ou de acompanhamento;

84/647/CEE

- 3) O veículo de aluguer esteja a disposição exclusiva da empresa que o utiliza durante a duração do contrato de aluguer;
- 4) O veículo de aluguer seja conduzido pelo pessoal próprio da empresa que utiliza;
- 5) O cumprimento das condições acima referidas seja comprovado pelos seguintes documentos, que se devem encontrar a bordo do veículo:
  - a) O contrato de aluguer ou uma cópia cópia autenticada desse contrato, contendo nomeadamente o nome do locador, o nome do locatário, a data e a duração do contrato, bem como a identificação do veículo;
  - b) No caso de o condutor não ser quem toma de aluguer o contrato de trabalho do condutor ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo, nomeadamente, o nome da entidade empregadora, o nome do empregado, a data e a duração do contrato de emprego ou uma ficha de salário recente.

Se for caso disso, os documentos referidos nos pontos a) e b), poderão ser substituídos por um documento equivalente, emitido pelas autoridades competentes do Estado-membro.

84/647/CEE

### ARTIGO 3º

*Em circunstâncias devidamente justificadas pela exigência de evitar a utilização de forma permanente dos veículos alugados, os Estados Membros podem introduzir disposições limitando o período de validade dos contratos de locação dos veículos alugados em Estados Membros distintos do Estado de estabelecimento do locatário com vista a efectuar operações de transporte internacional. O período de limitação da duração máxima dos contratos de locação não deve de qualquer forma ser inferior a dois meses.*

## Artigo 4º

A presente directiva não prejudica a regulamentação de um Estado-membro que preveja, para a utilização dos veículos tomados de aluguer condições menos restritivas que aquelas previstas nos artigos 2º e 3º no artigo 2.

84/647/CEE

## ARTIGO 5º

*Qualquer empresa que alugue um veículo não será obrigada a matriculá-lo no seu Estado-membro de estabelecimento nem, por conseguinte, a pagar os "impostos sobre os veículos", tal como definidos no artigo 1º, correspondentes a esse veículo.*

## ARTIGO 6º

no artigo 2  
Sem prejuízo do disposto nos artigos 2º e 3º, a presente directiva não prejudica a aplicação das regras nacionais e comunitárias relativas :

- à organização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias, por conta de outrem e por conta própria e, nomeadamente, ao acesso ao mercado e ao contingentamento das capacidades rodoviárias;
- aos preços e condições de transporte no transporte rodoviário de mercadorias;
- à formação dos preços de aluguer;
- à importação dos veículos;
- às condições de acesso à actividade ou à profissão de locador de veículos rodoviários.

- *direitos de uso;*

- *imposto sobre o valor acrescentado.*

84/647/CEE  
(artigo 5)

**ARTIGO 7°**

*Na perspectiva de alcançar uma liberalização completa em matéria de utilização de veículos de transporte rodoviário, a Comissão informará o Conselho, antes de 1 de Julho de 1998, sobre a aplicação da presente directiva.*

*À luz das conclusões desse relatório e da situação do mercado na sequência da eliminação de todas as contingências para as operações de cabotagem, a Comissão apresentará antes de Julho de 1999 uma proposta de modificação com vista a alargar a área de aplicação da directiva.*

**ARTIGO 8°**

*A Directiva 84/647/CEE<sup>6</sup> é revogada sem prejuízo das obrigações dos Estados-membros no que respeita às datas-limite de transposição indicados no anexo I, Parte B, a partir da data-limite de transposição prevista no artigo 9°.*

*Quaisquer referências à directiva revogada devem ser entendidas como referência à presente directiva e interpretadas em conformidade com o quadro comparativo constante do Anexo II.*

---

<sup>6</sup> incluindo as disposições que a modificaram, ou seja: a Directiva 90/398/CEE.

**ARTIGO 9º**

*Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar até 31 de Dezembro de 1996. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.*

*Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas deverão conter uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência por ocasião da sua publicação. Os Estados-membros adoptarão as modalidades dessa referência.*

**ARTIGO 10º**

*A presente directiva entrará em vigor no vigésimo dia subsequente à data da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

**ARTIGO 11º**

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

84/647/CEE  
(artigo 9)

**Feito em Bruxelas,**

**Pelo Conselho  
O Presidente**

## ANEXO I

PARTE A

## Directivas revogadas (prevista no artigo 8)

1. Directiva 84/647/CEE com excepção do artigo 6°
2. Directiva 90/398/CEE

PARTE B

## Data-limite de transposição no direito nacional

Directiva	Data-limite de transposição
84/647/CEE (JO n° L 335 de 22.12.1984, p. 72)	30 Junho 1986
90/398/CEE (JO n° L 202 de 31.7.1990, p. 46)	31 Dezembro 1990

## ANEXO II

QUADRO COMPARATIVO

<u>Presente directiva</u>	<u>84/647/CEE</u>
Art. 1º	Art. 1º
Art. 2º	Art. 2º
Art. 3º	-
Art. 4º	Nº 1 do art. 4º
Art. 5º	-
Art. 6º	Art. 5
-	Art. 6
Art. 7º	-
Art. 8º	-
Nº 1 do art. 9º	Art. 7º
-	Art. 8º
Nº 2 do art. 9	-
Art. 10º	-
Art. 11º	Art. 9º

## AVALIAÇÃO DO IMPACTO

### IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS E, EM ESPECIAL, NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

Título da proposta: proposta relativa à utilização de veículos de aluguer para o transporte rodoviário de mercadorias.

#### Proposta

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, qual a razão pela qual é necessária uma legislação comunitária neste domínio e quais são os seus principais objectivos?

É necessária uma legislação comunitária para conseguir uma harmonização no domínio dos veículos de aluguer. Em 1984<sup>7</sup>, foi dado um primeiro passo no sentido dessa harmonização. Em 1990<sup>8</sup>, procedeu-se a uma nova harmonização, embora ainda exista uma série de restrições. Desde 1993 que o mercado intracomunitário dos transportes rodoviários se encontra liberalizado. Num mercado liberalizado deste tipo, é necessária uma maior flexibilidade no que diz respeito ao sistema de aluguer de veículos: as empresas activas no domínio dos transportes rodoviários deverão dispor dos instrumentos que lhes permitam operar neste mercado liberalizado, pelo que deverão estar aptas a alugar veículos no Estado-membro onde prestam os seus serviços, não devendo existir quaisquer restrições que se baseiem numa distinção entre as diversas categorias de empresas e veículos, como ainda acontece actualmente.

Esta nova harmonização aumentará a flexibilidade do sector dos transportes.

A proposta possui as grandes características seguintes:

- introduz a liberdade de alugar veículos em qualquer Estado-membro para efeitos do transporte de mercadorias entre Estados-membros;
- não é estabelecida qualquer distinção entre transporte por conta própria e por conta de outrem, encontrando-se ambos sujeitos aos mesmos critérios no que diz respeito ao aluguer de veículos.

---

<sup>7</sup> JO nº L 335 de 22.12.1984, p. 72.

<sup>8</sup> JO nº L 202 de 31.07.1990, p. 46.

## Impacto nas empresas

### 2. Quem será afectado pela proposta?

- Que sector empresarial?

Os transportadores rodoviários e os operadores de transportes rodoviários por conta própria.

- As empresas de que dimensão?

Não existe qualquer distinção entre a dimensão das empresas no que diz respeito à afectação. Porém, cerca de 80% das empresas de transportes rodoviários são PME.

- Existem regiões geográficas específicas da Comunidade onde essas empresas se concentrem?

A percentagem de PME nos Estados-membros meridionais é relativamente significativa.

### 3. Quais as medidas que as empresas deverão adoptar para darem cumprimento à proposta?

Nenhumas medidas. A proposta apenas lhes concede a oportunidade de organizarem os seus serviços de transporte de forma mais flexível.

### 4. Quais os efeitos económicos que a proposta poderá eventualmente exercer?

- No emprego?

Nenhum.

- No investimento e na criação de novas empresas?

Nenhum.

- Na competitividade das empresas?

A existência de um sistema mais flexível no domínio dos veículos de aluguer melhorará a competitividade dos transportes rodoviários. A racionalização da capacidade de transporte incrementará a eficiência dos transportes rodoviários, melhorará os veículos e a produtividade do pessoal, adaptará a oferta à procura e minimizará os custos das operações. Essa flexibilidade permitirá igualmente aos pequenos transportadores melhorarem a sua gestão financeira e reduzirem os custos fixos respectivos, alugando veículos quando os seus próprios veículos não se encontram disponíveis ou quando haja que satisfazer uma procura excepcional. Especialmente agora que o mercado interno dos transportes foi largamente liberalizado<sup>9</sup>, a procura de veículos de aluguer vai aumentar igualmente. As pequenas empresas terão a possibilidade de satisfazer uma procura temporariamente excedentária alugando veículos.

5. A proposta contém quaisquer medidas destinadas a ter em conta a situação específica das PME (exigências menores ou diferentes)?

Não.

---

<sup>9</sup> No que diz respeito aos transportes rodoviários: Regulamentos n.ºs 881/92/CEE e 3118/93/CEE.

## Consulta

### 6. Lista das organizações que foram consultadas sobre a proposta e resumo dos seus principais pontos de vista:

Em 6 de Setembro de 1993, realizou-se um reunião de consulta sobre a revisão da Directiva 84/647/CEE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias. Encontravam-se presentes as seguintes organizações: ECATRA (European Car and Truck Rental Association), IRU (International Road Union), UNICE e o SINDICATO EUROPEU DOS TRABALHADORES DOS TRANSPORTES.

Todas estas organizações se manifestaram a favor da eliminação das restrições ainda existentes em matéria de locação de veículos num Estado-membro distinto do Estado de estabelecimento da empresa. No que respeita às restrições existentes relativas ao transporte por conta própria, a maior parte destas organizações pediram a sua eliminação igualmente. Contudo, a maioria destas organizações demonstraram sérias reservas em relação uma eventual possibilidade de alugar veículos sem condutor que, no seu ponto de vista, criaria problemas em matéria de protecção social.

A Comissão tomou em consideração a opinião das organizações profissionais consultadas quando da preparação deste novo texto legislativo e, por conseguinte, dirigiu a sua proposta ao encontro dos pontos sobre os quais uma vontade de agir foi manifestada, ou sejam a eliminação das restrições relativas ao transporte por conta própria e a possibilidade de alugar veículos num Estado-membro distinto do Estado de estabelecimento da empresa.

# DOCUMENTOS

PT

07

---

N.º de catálogo : CB-CO-95-035-PT-C

ISBN 92-77-85307-7

---

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo