

Jornal Oficial da União Europeia

C 47



Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

65.º ano

28 de janeiro de 2022

Índice

III Atos preparatórios

CONSELHO

2022/C 47/01	Posição (UE) n.º 1/2022 do Conselho em primeira leitura com vista à adoção da Diretiva (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias	
	Adotada pelo Conselho em 20 de dezembro de 2021 ⁽¹⁾	1
2022/C 47/02	Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 1/2022 do Conselho em primeira leitura com vista à adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias	7

PT

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Atos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO (UE) N.º 1/2022 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**com vista à adoção da Diretiva (UE) do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias****Adotada pelo Conselho em 20 de dezembro de 2021****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2022/C 47/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ prevê um nível mínimo de abertura do mercado no que respeita à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias.
- (2) A utilização de veículos de aluguer pode reduzir os custos das empresas de transporte de mercadorias por conta de outrem ou por conta própria e, ao mesmo tempo, aumentar a sua flexibilidade operacional. Por conseguinte, pode contribuir para um aumento da produtividade e da competitividade das empresas em causa. Além disso, os veículos de aluguer tendem a ser mais recentes do que a média da frota, sendo também, em média, mais seguros e menos poluentes.
- (3) A Diretiva 2006/1/CE não permite às empresas beneficiar plenamente das vantagens da utilização de veículos de aluguer. A diretiva permite aos Estados-Membros restringir a utilização, pelas empresas estabelecidas nos respetivos territórios, de veículos de aluguer com um peso total em carga autorizado superior a seis toneladas para efetuar transportes por conta própria. Além disso, os Estados-Membros não são obrigados a autorizar a utilização de um veículo de aluguer nos respetivos territórios se o veículo tiver sido matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro que não o Estado-Membro em que a empresa que o toma de aluguer se encontra estabelecida.

⁽¹⁾ JO C 129 de 11.4.2018, p. 71.

⁽²⁾ JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 15 de janeiro de 2019 (JO C 411 de 27.11.2020, p. 258) e posição do Conselho em primeira leitura de 20 de dezembro de 2021. Posição do Parlamento Europeu de ... [(JO ...)/(ainda não publicada no Jornal Oficial)].

⁽⁴⁾ Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- (4) A fim de permitir que as empresas beneficiem em maior grau das vantagens da utilização de veículos de aluguer, estas deverão ter a possibilidade de utilizar veículos tomados de aluguer em qualquer Estado-Membro e não apenas no Estado-Membro em que se encontrem estabelecidas. Essa possibilidade tornaria mais fácil para as empresas, em especial, enfrentar picos de procura de curto prazo, sazonais ou temporários ou substituir veículos defeituosos ou danificados, assegurando ao mesmo tempo o cumprimento dos requisitos de segurança necessários e as condições de trabalho adequadas para os condutores.
- (5) Os Estados-Membros não deverão ser autorizados a restringir a utilização nos respetivos territórios de um veículo tomado de aluguer por uma empresa estabelecida no território de outro Estado-Membro, se o veículo tiver sido matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação aplicável, os requisitos de segurança e outras normas vinculativas de um Estado-Membro e, caso se trate de um veículo que requeira uma cópia certificada da licença comunitária em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾, se tiver sido autorizado a ser utilizado pelo Estado-Membro de estabelecimento da empresa por meio dessa cópia certificada.
- (6) A fim de simplificar a apresentação de elementos de prova relevantes, os Estados-Membros deverão também reconhecer os documentos em formato eletrónico como meio de prova do cumprimento da Diretiva 2006/1/CE.
- (7) O nível de tributação dos transportes rodoviários ainda varia consideravelmente na União. Por isso, determinadas restrições, que também afetam indiretamente a liberdade de prestação de serviços de aluguer de veículos, continuam a justificar-se a fim de evitar distorções fiscais. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ter a faculdade de limitar o período durante o qual as empresas estabelecidas nos respetivos territórios podem utilizar um veículo de aluguer que tenha sido matriculado ou posto em circulação noutro Estado-Membro. Uma vez que a presente diretiva não harmoniza a tributação nacional dos veículos e que as regras relativas ao registo de veículos estão relacionadas com a tributação dos veículos, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de exigir a matriculação do veículo de aluguer, desde que o veículo esteja autorizado a circular durante pelo menos 30 dias antes de esse requisito ser aplicável. Os Estados-Membros deverão igualmente ser autorizados a limitar o número destes veículos que pode ser tomado de aluguer por uma empresa estabelecida nos respetivos territórios. Esse limite não deverá ser inferior a uma determinada percentagem do número de veículos à disposição da empresa, calculado sem contar com os veículos alugados noutro Estado-Membro e não matriculados no Estado-Membro de estabelecimento da empresa.
- (8) A fim de melhorar a aplicação, por parte dos Estados-Membros, das restrições à utilização, por uma empresa que se encontre estabelecida no seu território, de veículos de aluguer que estejam matriculados ou sejam postos em circulação em conformidade com a legislação de outro Estado-Membro, o Estado-Membro em que a empresa se encontre estabelecida deverá ser autorizado a exigir que a duração do contrato de aluguer não exceda o período de utilização autorizado para o veículo em apreço. É possível limitar a validade das cópias certificadas da licença comunitária emitida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 ao período correspondente à duração do contrato de aluguer. É também possível indicar o número de matrícula do veículo de aluguer nessas cópias certificadas.
- (9) A circulação dos veículos de aluguer não deverá obstar à monitorização nem ao controlo da legalidade do transporte efetuado pelas empresas nos Estados-Membros que não sejam o seu Estado-Membro de estabelecimento. Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, os registos eletrónicos nacionais têm de conter os números de matrícula dos veículos à disposição de uma empresa de transporte. Tal deverá abranger também os veículos de aluguer utilizados num outro Estado-Membro que não aquele em que a empresa que o toma de aluguer se encontra estabelecida. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 prevê igualmente que as autoridades competentes dos outros Estados-Membros tenham acesso aos dados contidos nos registos eletrónicos nacionais. Estes registos deverão permitir efetuar uma pesquisa seletiva relativamente a veículos com números de matrícula emitidos por um Estado-Membro que não o Estado-Membro de estabelecimento.
- (10) A fim de assegurar o cumprimento uniforme da obrigação de inscrever o número de matrícula de um veículo de aluguer utilizado por uma empresa que efetue transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem ou por conta própria nos registos eletrónicos nacionais, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão relacionadas com os requisitos mínimos a que devem obedecer os dados a introduzir nos registos eletrónicos nacionais. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (11) A fim de permitir a realização de transportes por conta própria de forma mais eficiente, os Estados-Membros deverão deixar de poder restringir a possibilidade de utilização de veículos de aluguer para esses transportes. No entanto, para evitar potenciais problemas de fiscalidade, a possibilidade de restringir a utilização de veículos de aluguer para transporte por conta própria deverá ser mantida para veículos registados fora do Estado-Membro de estabelecimento da empresa que os utiliza.
- (12) A Comissão deverá acompanhar a aplicação e os efeitos da Diretiva 2006/1/CE e deverá elaborar um relatório o mais tardar quatro anos após o termo do prazo para a transposição da presente diretiva. Esse relatório deverá ter devidamente em conta o impacto da presente diretiva na segurança rodoviária, no ambiente por referência às alterações na composição por idades e por tipos das frotas de veículos, e nas receitas fiscais, tendo especialmente em conta a justificação das restrições previstas na presente diretiva. O relatório deverá igualmente avaliar se a aplicação da presente diretiva implicou dificuldades em matéria de cumprimento da lei, inclusive da aplicação das regras relativas à cabotagem. A Comissão deverá considerar a necessidade de qualquer futura ação neste domínio à luz desse relatório.
- (13) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza transfronteiriça do transporte rodoviário e das questões que a presente diretiva pretende tratar, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (14) Por conseguinte, a Diretiva 2006/1/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2006/1/CE é alterada do seguinte modo:

1) o artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) o n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) o proémio passa a ter a seguinte redação:

«1. Cada Estado-Membro aceita a utilização no seu território dos veículos tomados de aluguer pelas empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro, desde que:»;

ii) a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) o veículo esteja matriculado ou tenha sido posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro e, se for o caso, seja utilizado em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 (*) e (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (**);

(*) Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

(**) Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).»;

b) no n.º 2, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«2. O cumprimento das condições referidas no n.º 1, alíneas a) a d), deve ser comprovado através da apresentação dos seguintes documentos, em papel ou em formato eletrónico, que se devem encontrar a bordo do veículo:»;

2) o artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias com vista a assegurar que as empresas estabelecidas nos respetivos territórios possam utilizar, para o transporte rodoviário de mercadorias, veículos de aluguer nas mesmas condições que os veículos que lhes pertencem, desde que sejam respeitadas as condições previstas no artigo 2.º.

2. Quando um veículo de aluguer esteja matriculado ou tenha sido posto em circulação em conformidade com a legislação de outro Estado-Membro, o Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transporte rodoviário pode:

- a) limitar o tempo de utilização do veículo de aluguer no seu território, desde que a utilização do veículo de aluguer pela mesma empresa de transporte rodoviário durante um período de pelo menos dois meses consecutivos num determinado ano civil seja autorizada; nesse caso, o Estado-Membro pode exigir que o contrato de aluguer não exceda o prazo estabelecido por esse Estado-Membro;
- b) exigir que os veículos de aluguer sejam matriculados em conformidade com as suas regras nacionais de matrícula após um período não inferior a 30 dias; nesse caso, o Estado-Membro pode exigir que o contrato de aluguer não exceda o período de circulação anterior à obrigação de matrícula;
- c) limitar o número de veículos de aluguer que podem ser utilizados por uma empresa, desde que o número mínimo de veículos autorizados corresponda a pelo menos 25% da frota de veículos de transporte de mercadorias à disposição da empresa, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea g), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, quer a 31 de dezembro do ano anterior à utilização do veículo de aluguer, quer no dia em que a empresa começa a utilizar esse veículo, conforme determinado pelo Estado-Membro; contudo, as empresas que tenham uma frota global composta por mais de um e menos de quatro veículos são autorizadas a utilizar pelo menos um desses veículos; a percentagem mínima definida nos termos do presente número refere-se à frota de veículos de transporte de mercadorias à disposição da empresa, com base nos veículos matriculados ou postos em circulação em conformidade com a legislação desse Estado-Membro;
- d) limitar o tempo de utilização desses veículos para efetuar transportes por conta própria.»;

3) é inserido o seguinte artigo:

«Artigo 3.º-A

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que o número de matrícula de um veículo de aluguer utilizado por uma empresa que efetue transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem ou por conta própria seja inscrito no registo eletrónico nacional referido no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros colaboram estreitamente e prestam-se, com celeridade, assistência mútua e todas as informações que forem pertinentes para facilitar a aplicação e a execução da presente diretiva. Para esse efeito, cada Estado-Membro designa um ponto de contacto nacional responsável pelo intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros.

3. O intercâmbio de informações a que se refere o n.º 1 é efetuado através do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR), conforme especificado pelo Regulamento de Execução (UE) 2016/480 da Comissão (*).

4. Os Estados-Membros asseguram-se de que as informações prestadas ao abrigo do presente artigo são exclusivamente utilizadas para os fins para que foram solicitadas. O tratamento de dados pessoais é efetuado exclusivamente para efeitos do cumprimento da presente diretiva e deve cumprir o disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (**).

5. A cooperação e a assistência mútuas em matéria administrativa são prestadas gratuitamente.

6. Um pedido de informação não impede que as autoridades competentes tomem medidas em conformidade com as disposições pertinentes do direito da União e do direito nacional no sentido de investigar e prevenir alegadas violações das regras resultantes da transposição da presente diretiva.

7. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que o tratamento dos dados referidos no n.º 1 do presente artigo cumpra os requisitos aplicáveis às informações a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, conforme especificado no artigo 16.º, n.º 2, terceiro e quinto parágrafos, e no artigo 16.º, n.ºs 3 e 4, do mesmo regulamento.

8. No máximo 14 meses após a adoção de um ato de execução que determine uma fórmula comum para o cálculo da classificação de risco a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, segundo parágrafo, da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (***), a Comissão adota atos de execução que determinem os requisitos mínimos relativos aos dados a incluir nos registos eletrónicos nacionais, a fim de permitir a interconexão dos registos, e que especifiquem as funcionalidades necessárias a fim de tornar tais informações acessíveis às autoridades competentes durante os controlos na estrada. Esses requisitos mínimos e funcionalidades devem cumprir os requisitos e funcionalidades estabelecidos nos termos do artigo 16.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 5.º-B, n.º 2, da presente diretiva.

9. Os Estados-Membros asseguram que os dados a que se refere o n.º 1 sejam acessíveis às autoridades competentes durante os controlos na estrada.

- (*) Regulamento de Execução (UE) 2016/480 da Comissão, de 1 de abril de 2016, que estabelece regras comuns respeitantes à interligação dos registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário e que revoga o Regulamento (UE) n.º 1213/2010 (JO L 87 de 2.4.2016, p. 4).
- (**) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).
- (***) Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).»;

4) são inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 5.º-A

Até ... [quatro anos após a data a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, da presente diretiva modificativa], a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. Esse relatório deve conter informações sobre a utilização de veículos tomados de aluguer num outro Estado-Membro que não aquele em que a empresa que o toma de aluguer se encontra estabelecida. O relatório deve prestar especial atenção ao impacto na segurança rodoviária, no ambiente, nas receitas fiscais e no cumprimento das regras relativas à cabotagem em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Com base nesse relatório, a Comissão avalia se é necessário propor medidas adicionais.

Artigo 5.º-B

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (*). Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (**).
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

- (*) Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).
- (**) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [14 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ...,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

Nota justificativa do Conselho: Posição (UE) n.º 1/2022 do Conselho em primeira leitura com vista à adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias

(2022/C 47/02)

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão Europeia apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 1 de junho de 2017, como parte do primeiro pacote da mobilidade.
2. Esta proposta altera a Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, com o objetivo de alargar o acesso ao mercado dos veículos de aluguer utilizados no transporte de mercadorias e de reduzir a complexidade das regras.
3. O Parlamento Europeu, na sua 8.ª legislatura, designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente. A Comissão TRAN nomeou Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) como relatora e votou o seu relatório em 24 de maio de 2018. Em 15 de janeiro de 2019, o Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura, que contém 15 alterações ⁽²⁾.
4. Durante a 9.ª legislatura, a Comissão TRAN reconduziu a relatora e, em 24 de setembro de 2019, decidiu encetar trilogos políticos informais, com base na posição em primeira leitura.
5. No Conselho, o Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 1 de junho de 2017. Em 13 de junho de 2017, o Grupo analisou a avaliação de impacto. As delegações reconheceram o impacto positivo esperado na penetração de mercado dos veículos de aluguer, mas diversas delegações salientaram que os eventuais efeitos negativos exigiam uma análise adicional. Essas preocupações diziam respeito a uma possível erosão fiscal e à controlabilidade — tanto no que respeita às restrições ainda existentes à circulação de veículos de aluguer como às operações de cabotagem. Algumas delegações não estavam convictas do argumento de que um mercado de aluguer de veículos mais eficaz teria um impacto globalmente positivo no ambiente.
6. O Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) trocou pela primeira vez opiniões sobre a proposta em 5 de dezembro de 2017, com base num relatório intercalar ⁽³⁾.
7. Na sequência de novos trabalhos a vários níveis entre 2018 e 2021, o Conselho definiu uma orientação geral em 3 de junho de 2021 ⁽⁴⁾.
8. Entre julho e outubro de 2021, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão, no papel de facilitador, entraram em negociações a fim de chegarem a acordo sobre a proposta. Em 26 de outubro de 2021, os negociadores chegaram a acordo provisório sobre um texto de compromisso, que foi posteriormente analisado e aprovado pelo Comité de Representantes Permanentes em 12 de novembro de 2021 ⁽⁵⁾.
9. Nos seus trabalhos, o Conselho teve em linha de conta os pareceres do Comité Económico e Social Europeu ⁽⁶⁾ e do Comité das Regiões datados ⁽⁷⁾, respetivamente, de 6 de dezembro de 2017 e 1 de fevereiro de 2018.
10. Tendo em conta o acordo provisório entre os colegisladores e após revisão jurídico-linguística, o Conselho adotou a sua posição em primeira leitura sobre a proposta em 20 de dezembro de 2021.

II. OBJETIVO

11. A Diretiva 2006/1/CE codifica regras anteriores e prevê um nível mínimo de abertura do mercado no que respeita à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias entre Estados-Membros, tanto para empresas estabelecidas nos seus territórios como para empresas estabelecidas noutro Estado-Membro. No entanto, a diretiva:
 - permite a um Estado-Membro restringir a utilização de veículos de aluguer por empresas estabelecidas no seu território aos veículos que se encontram matriculados nesse Estado-Membro e, além disso, autoriza-o a proibir a utilização de veículos de aluguer que tenham um peso total em carga autorizado superior a seis toneladas para efetuar transportes por conta própria;

⁽¹⁾ Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

⁽²⁾ JO C 411 de 27.11.2020, p. 258.

⁽³⁾ Ver ST 14841/17.

⁽⁴⁾ ST 9398/21.

⁽⁵⁾ ST 13377/21.

⁽⁶⁾ JO C 129 de 11.4.2018, p. 71.

⁽⁷⁾ JO C 176 de 23.5.2018, p. 57.

- no que diz respeito às empresas estabelecidas noutro Estado-Membro, tem um âmbito de aplicação limitado ao aluguer de veículos matriculados nesse mesmo Estado-Membro para efeitos de tráfego entre Estados-Membros.

12. A Comissão propõe que se altere a Diretiva 2006/1/CE principalmente para eliminar as restrições existentes e para estabelecer um quadro regulamentar claro e uniforme, proporcionando aos transportadores de toda a UE igualdade de acesso ao mercado dos veículos de aluguer.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

A. Considerações gerais

13. Com base na proposta da Comissão, o Parlamento e o Conselho conduziram as negociações no intuito de chegarem a acordo na fase de definição da posição do Conselho em primeira leitura. O texto do projeto de posição do Conselho reflete inteiramente o compromisso alcançado entre os dois colegisladores.
14. A posição do Parlamento em primeira leitura coincidiu, na altura, com a opinião maioritária nas deliberações do Conselho, que apontava para a necessidade de desenvolver esforços legislativos adicionais para reforçar as disposições em matéria de controlo e para dispor de salvaguardas que impeçam que a liberalização do mercado seja utilizada principalmente para evitar impostos nacionais sobre os veículos. A orientação geral do Conselho, que foi definida mais de dois anos depois da posição do Parlamento em primeira leitura, confirmou esta avaliação paralela e teve também em conta, no que toca às disposições em matéria de controlo, a conclusão de outras iniciativas legislativas respeitantes à abertura do mercado incluídas no primeiro pacote da mobilidade.
15. O compromisso que a posição do Conselho em primeira leitura repercute encerra os seguintes elementos essenciais:
 - a) *Distinção entre o acesso de empresas estrangeiras ao mercado dos veículos de aluguer e o acesso das empresas próprias*
 16. A diretiva em vigor e a proposta da Comissão concedem, em substância, o mesmo direito de aluguer de veículos a empresas estabelecidas no território regulado pelo Estado-Membro (artigo 3.º) e a empresas estabelecidas num Estado-Membro diferente (artigo 2.º). Porém, tanto o Parlamento (alterações 3, 4 e 9) como o Conselho privilegiaram a diferenciação destes casos. Se a empresa se encontrar estabelecida noutro Estado-Membro e o veículo de aluguer estiver devidamente matriculado em qualquer dos Estados, o acesso ao mercado não deve ser restringido por um Estado-Membro onde a empresa não se encontra estabelecida. Este deve também ser o ponto de partida para o caso das empresas estabelecidas no Estado-Membro; contudo, para que estas empresas utilizem veículos matriculados noutro Estado-Membro, o Estado-Membro de estabelecimento deve aplicar medidas de salvaguarda que permitam impor restrições.
 - b) *Possibilidades de restringir o acesso das empresas estabelecidas no Estado-Membro a veículos de aluguer*
 17. Tendo em conta este acordo sobre a distinção entre os casos, as negociações centraram-se no âmbito das salvaguardas para restringir o acesso a veículos de aluguer, de modo a evitar distorções fiscais (alterações 4 e 11 do Parlamento; orientação geral do Conselho, artigo 3.º, n.º 2, da diretiva alterada).
 18. As posições das instituições convergiram, o que permitiu chegar a um compromisso sobre a opção de limitar a duração do contrato de aluguer de um veículo matriculado noutro Estado-Membro. O compromisso garante que, em caso de medidas tomadas por um Estado-Membro, o contrato de aluguer pode sempre abranger, pelo menos, dois meses consecutivos de um ano civil. Existe a opção de exigir que um contrato não possa durar mais de 30 dias, se esta exigência decorrer das regras dos Estados-Membros aplicáveis à matrícula de veículos.
 19. No que respeita à opção de limitar a quota de veículos matriculados noutro Estado-Membro relativamente à frota nacional que efetua transportes rodoviários, as posições das duas instituições privilegiaram uma quota mínima garantida de 25 %. O texto acordado acrescenta pormenores técnicos à alteração do Parlamento.
 20. Por último, foi necessário encontrar uma solução para as restrições facultativas aplicáveis à utilização de veículos de aluguer em operações de transporte por conta própria (alterações 28 e 34 do Parlamento; orientação geral do Conselho, artigo 3.º, n.º 2, alínea c), da diretiva alterada). A posição do Parlamento era mais abrangente no sentido de que a restrição se aplicaria também aos veículos matriculados no Estado-Membro em que a empresa está registada, e a posição do Conselho no sentido de que não fazia a distinção consoante o peso do veículo. A Comissão estava disposta a aceitar uma salvaguarda congruente com a lógica das outras salvaguardas, mas insistiu em pôr termo a uma regra que permitia isentar na generalidade as operações por conta própria. Finalmente, o Parlamento aceitou a posição do Conselho nesta matéria.

c) *Acompanhamento e controlo*

21. Tendo em conta que as regras atuais não concedem qualquer liberdade para alugar um veículo que não esteja matriculado no Estado-Membro em que a empresa se encontra estabelecida, a questão do acompanhamento e controlo da utilização dos veículos de aluguer, especialmente no contexto das restrições de mercado em vigor para as operações de cabotagem⁽⁸⁾, era muito importante para chegar a um compromisso.
22. A posição do Parlamento continha um quadro de controlo rigoroso (alterações 5 e 12), que diferia da posição do Conselho principalmente na utilização dos canais de cooperação entre os Estados-Membros. O compromisso consistiu em alinhar o mecanismo de cooperação, de uma forma mais descritiva do que na posição do Conselho, com as regras aplicáveis à cooperação previstas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁹⁾, que o primeiro pacote da mobilidade tinha modernizado. A fim de evitar encargos administrativos desproporcionados, o Parlamento aceitou que as informações sobre os veículos de aluguer não necessitem de ser notificadas de cada vez que um veículo é alugado, desde que o Estado-Membro que efetua os controlos delas disponha e a elas tenha acesso durante os controlos na estrada (novos artigos 3.º-A e 5.º-B).

d) *Transposição e avaliação da política seguida*

23. O compromisso prevê um prazo de transposição (artigo 2.º da diretiva modificativa) que será próximo da aplicação das novas disposições de controlo no âmbito do primeiro pacote da mobilidade e que deverá decorrer até agosto de 2023.
24. A obrigação que incumbe à Comissão de apresentar relatórios sobre a aplicação e os efeitos da diretiva (alterações 7 e 13 do Parlamento, novo artigo 5.º-A da diretiva alterada) foi revista, fazendo convergir as posições em termos de calendário e de temas previstos no relatório.

B. Outros elementos da posição do Conselho

25. O Conselho aceitou as alterações reformuladas do Parlamento (considerandos 2 e 4, com base nas alterações 1 e 6 do Parlamento). Do texto final da posição do Conselho fazem ainda parte os seguintes elementos, acrescentados pelo Conselho à proposta da Comissão:
- um dos considerandos (considerando 8) e as partes conexas do artigo 3.º, n.º 2, referem-se a meios de controlo no caso de um Estado-Membro ter restringido a duração do contrato de aluguer celebrado por empresas estabelecidas no seu território;
 - em conformidade com outros atos legislativos recentes da UE⁽¹⁰⁾, os Estados-Membros têm de aceitar a apresentação, em formato eletrónico, dos documentos que o condutor deve manter a bordo (considerando 6 e artigo 2.º, n.º 2, da diretiva alterada).

IV. CONCLUSÃO

26. A posição do Conselho mantém os objetivos principais da proposta da Comissão Europeia e reflete na íntegra o compromisso alcançado nas negociações informais entre o Conselho e o Parlamento Europeu, com o apoio da Comissão.
27. Este compromisso, confirmado por carta dirigida em 16 de novembro de 2021 pela presidente da Comissão TRAN do Parlamento Europeu à presidência, foi ulteriormente adotado pelo Conselho (Ambiente), em 20 de dezembro de 2021, como posição em primeira leitura.

⁽⁸⁾ Ver o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

⁽⁹⁾ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽¹⁰⁾ Veja-se, por exemplo, o artigo 8.º, n.º 4-A, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o artigo 5.º do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
L-2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT