



Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Proposta de

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A Diretiva 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias¹ prevê um nível mínimo de abertura do mercado para a utilização de veículos de transporte de mercadorias de aluguer no mercado único. Ao fazê-lo, tem por objetivo i) otimizar a afetação de recursos ao limitar o desperdício dos fatores de produção (por exemplo, capital imobilizado em veículos subutilizados) e ii) aumentar a flexibilidade e a produtividade das empresas em causa. Todos os objetivos estão associados à utilização de veículos de aluguer.

No entanto, ao mesmo tempo, a diretiva permite aos Estados-Membros restringir a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados com um peso bruto superior a seis toneladas para efetuar operações por conta própria. Permite igualmente restringir a utilização de um veículo alugado num Estado-Membro diferente daquele onde está estabelecida a empresa que aluga o veículo.

Estas restrições limitam a eficácia da diretiva. Além disso, criam encargos desnecessários às empresas e uma multiplicidade de regras, o que cria confusão entre os operadores. Reduzir os encargos que recaem sobre as empresas e clarificar as regras é um objetivo central do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) da UE, de que a presente proposta faz parte.

Propõe-se, por conseguinte, a supressão da possibilidade de restringir a utilização de veículos alugados para efetuar operações por conta própria. Além disso, a utilização de um veículo alugado noutra Estado-Membro deve ser permitida durante, pelo menos, quatro meses, para permitir às empresas satisfazer picos de procura sazonais ou temporários e/ou substituir veículos defeituoso ou danificados. Autorizar os Estados-Membros a limitar a utilização de um veículo alugado num Estado-Membro diferente daquele onde a empresa que toma de aluguer está estabelecida a quatro meses afigura-se necessário para evitar eventuais distorções, dadas as diferenças consideráveis entre os Estados-Membros em matéria de tributação dos veículos rodoviários.

Em termos globais, a proposta garante aos operadores de transportes em toda a UE igualdade de acesso ao mercado dos veículos de aluguer. Garante, também, um quadro regulamentar uniforme em toda a UE e permite que os operadores de transportes desempenhem as suas atividades de transporte da forma mais eficiente possível. Como os veículos de aluguer são normalmente mais novos, mais seguros e menos poluentes, a proposta reduz as externalidades negativas do transporte rodoviário.

A presente proposta é uma das várias propostas no domínio dos transportes rodoviários que a Comissão tenciona adotar em 2017, a fim de tornar o quadro normativo que rege o setor dos transportes rodoviários da UE mais preparado para o futuro.

¹ JO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Os veículos de aluguer de transporte de mercadorias são referidos nos Regulamentos (CE) n.º 1071/2009² e (CE) n.º 1072/2009³, no contexto das condições de estabelecimento estável de um operador de transportes (que é um dos requisitos para o acesso à profissão de transportador rodoviário) e no contexto das regras sobre a licença comunitária, cuja cópia autenticada tem de ser posta à disposição do titular da licença para cada veículo de aluguer. Neste sentido, a operação de veículos alugados é relevante para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias. Ambos os regulamentos e a diretiva formam o quadro jurídico em que opera o setor do transporte rodoviário de mercadorias na UE. A aplicação das disposições destes três atos jurídicos está estreitamente ligada. No que diz respeito, em especial, à aplicação do limite de tempo proposto (opcional), segundo o qual a utilização de um veículo alugado num Estado-Membro diferente daquele onde a empresa que toma de aluguer está estabelecida pode ser limitado a quatro meses, a proposta de alteração apresentada no que respeita ao Regulamento (CE) n.º 1071/2009 é relevante. De acordo com tal proposta, os Estados-Membros teriam a obrigação de indicar o número de matrícula de cada veículo à disposição de um operador de transportes nos respetivos registos eletrónicos nacionais. Esta regra deveria ser de grande ajuda para monitorizar a conformidade com qualquer limite de tempo tal como acima referido.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta está em plena coerência com a prioridade da Comissão de criar um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo. O mercado interno para a prestação de serviços de transporte que utilizem veículos de aluguer de transporte de mercadorias e para a prestação de serviços de aluguer e locação de veículos será reforçado. Está também em conformidade com os objetivos da política comum de transportes, tal como descritos no Livro Branco de 2011 «Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»⁴. A presente proposta reduz a carga regulamentar que recai sobre os operadores e clarifica o quadro jurídico - que são ambos objetivos da UE no programa REFIT.

2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica em que assenta a presente diretiva é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE.

O transporte rodoviário é cada vez mais internacional. A parte da atividade de transporte rodoviário internacional de mercadorias no total da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, no que agora é a UE-28 passou de cerca de 28 % em 2000 para cerca de 36 % em 2014⁵. Só a UE pode proporcionar um quadro jurídico uniforme no mercado interno

² JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

³ JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

⁴ COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

⁵ Ver *EU transport in figures* (Transporte na UE em números). *Statistical Pocketbook 2016* (brochura estatística), Quadros 2.2.4b e 2.2.4c; disponível em linha: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

crescentemente integrado para a prestação de serviços de transporte rodoviário. Sem intervenção da UE, os Estados-Membros não proporcionariam as condições equitativas necessárias no mercado interno. A atual multiplicidade de regras nacionais só pode ser superada através da ação da UE. Um quadro jurídico uniforme permitirá reduzir os custos de conformidade e de controlo do cumprimento em toda a UE. Como atualmente a diretiva permite aos Estados-Membros restringir a utilização de veículos de aluguer em determinadas condições, reduzir a possibilidade dada aos Estados-Membros de imporem restrições à utilização de veículos de aluguer requer a alteração da diretiva, o que só pode ser realizado ao nível da UE.

- **Proporcionalidade**

Tal como se indica na secção 7.4 da avaliação de impacto, a proposta não vai além do que é necessário para resolver os problemas identificados. A proposta contém apenas algumas alterações específicas à diretiva que ajudam a melhorar o quadro legislativo em que opera o setor do transporte rodoviário de mercadorias e o setor de aluguer e locação de veículos na UE.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato a alterar é uma diretiva, o ato de alteração proposto deve, em princípio, ter a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

O documento de trabalho dos serviços da Comissão relativo à avaliação *ex post* da Diretiva 2006/1/CE foi adotado juntamente com a presente proposta⁶. Foi realizado um estudo externo em 2015-16. O respetivo relatório final será publicado no sítio internet da Comissão⁷.

Os principais resultados da avaliação *ex post* foram que a Diretiva 2006/1/CE poderia ser mais eficaz na concretização dos seus objetivos se não permitisse aos Estados-Membros restringir a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados em determinados segmentos de mercado e em certas condições. As restrições aplicáveis ao aluguer transfronteiras de veículos de transporte de mercadorias impede os operadores de otimizarem a utilização das suas frotas, transferindo os seus veículos para onde são mais necessários. Além disso, as restrições à utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados também reduzem a eficácia da Diretiva 2006/1/CE, na medida em que aumentam os custos de conformidade, tanto para os operadores de transportes como para as empresas de aluguer / locação de veículos e na medida em que aumentam os custos de aplicação e de execução para as autoridades públicas. Na ausência de restrições, esses custos foram considerados pequenos e negligenciáveis.

Permitir aos Estados-Membros restringir a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados também vai contra as necessidades da economia europeia em termos de aumento da flexibilidade e da eficiência das operações de transporte rodoviário de mercadorias e não é plenamente compatível com as prioridades políticas atuais em termos de aprofundamento do

⁶ SWD(2017) XXX final [completar referência quando o número estiver disponível].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

mercado único e da promoção da utilização de veículos mais seguros, mais limpos e mais eficientes em termos de consumo de combustível.

- **Consultas das partes interessadas**

As partes interessadas tiveram várias oportunidades para apresentarem contribuições durante a avaliação *ex post* e durante o processo de avaliação de impacto. A seguir às entrevistas a partes interessadas específicas (foram realizadas 27 entrevistas, no outono de 2015, para a avaliação *ex post* e 33, na segunda metade de 2016, para a avaliação de impacto), efetuou-se uma consulta pública em linha de 12 semanas (abrangendo a avaliação *ex post* e a avaliação de impacto), que teve lugar entre 11 de agosto e 4 de novembro de 2016 (obtendo 27 respostas) e uma consulta das PME de 7 semanas, entre 22 de setembro e 11 de novembro de 2016, através do painel das PME da rede «Enterprise Europe Network». A consulta do painel das PME consistiu em dois questionários distintos, um relativo à utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados (156 respostas) e o outro sobre a utilização de autocarros urbanos e de turismo alugados (94 respostas).

A consulta forneceu uma série de dados e contributos relevantes e valiosos de profissionais. Um dos seus resultados foi que a ausência de normas da UE sobre a utilização de autocarros urbanos e de turismo alugados não era realmente um problema e que não existia um segmento de mercado específico que lide com autocarros urbanos e de turismo alugados. Eis a razão por que foi rejeitada uma das opções políticas inicialmente prevista que teria alargado o âmbito de aplicação da diretiva à utilização de autocarros urbanos e de turismo alugados.

A consulta também forneceu alguns dados sobre as justificações apresentadas pelos Estados-Membros para a aplicação de restrições à utilização de veículos alugados. Algumas autoridades públicas e representantes sindicais receiam que ocorra mais pressão concorrencial derivada da eliminação das restrições no que se refere à utilização de veículos alugados para efetuar operações por conta própria e mais dificuldades em fazer cumprir a legislação relativa ao transporte rodoviário ao autorizar a utilização de veículos tomados de aluguer noutro Estado-Membro. Embora tenham sido tidas em conta as justificações para as restrições à utilização de veículos tomados de aluguer noutro Estado-Membro, as justificações relacionadas com as restrições à utilização de veículos de aluguer para efetuar operações por conta própria não foram convincentes.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A Comissão foi apoiada por um contratante externo, que realizou um estudo sobre a avaliação *ex post* da diretiva e um estudo de apoio para a avaliação de impacto.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto, cujo parecer emitido pelo Comité de Controlo da Legislação foi positivo, com reservas. As reservas foram abordadas ao fornecer mais pormenores sobre o contexto político, explicando a magnitude dos problemas identificados e porquê estes desafios deveriam ser abordados agora, ao descartar a opção política original que teria alargado o âmbito de aplicação da diretiva à utilização de autocarros urbanos e de turismo alugados (visto que não podem ser apresentados casos a favor desta opção), explicando os riscos de não alcançar o resultado esperado da opção preferida (em particular, tendo em conta possíveis incentivos ao planeamento fiscal ou à otimização fiscal e eventuais dificuldades para os Estados-Membros na aplicação da legislação em matéria de transporte rodoviário), ao fornecer uma tentativa de quantificação da redução dos custos administrativos e facultando mais informações sobre a consulta às partes interessadas.

Foram examinadas as seguintes opções:

Opção 0: Emitir orientações e recomendações.

Opção 1: Alterações legislativas específicas.

Opção 1a: Permitir a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados para operações por conta própria em toda a UE.

Opção 1b: Permitir a utilização de veículos de mercadorias que um operador estabelecido num Estado-Membro tenha alugado noutro Estado-Membro durante um certo período de tempo (três a quatro meses), por exemplo, para satisfazer os picos de procura sazonais ou temporários.

Opção 1c: Combinação das opções 1a e 1b.

Opção 2: As mesmas regras (ou pelo menos, não mais restritivas) para a utilização de veículos de aluguer que para a utilização de veículos que são propriedade das empresas.

A opção 1c é a opção preferida, uma vez que é a opção mais eficaz que responde a todos os problemas identificados sem ir além do que é necessário para o efeito. É melhor do que a opção 2, uma vez que esta última não eliminaria a multiplicidade de regras na UE relacionadas com a utilização de veículos alugados. Em vez disso, as diferentes regras dos vários Estados-Membros permaneceriam em vigor, desde que não pusessem os veículos alugados em pior posição do que os veículos que são propriedade dos operadores (por exemplo, requisitos relacionados com o novo registo de um veículo comprado ou alugado noutro Estado-Membro).

Na opção preferida, poderiam ser reduzidos custos de funcionamento dos transportadores da UE num total de 158 milhões de EUR em 2030. Um operador que mude de veículos próprios para veículos alugados, pode ver os seus custos de exploração baixar em cerca de 2 %. Além disso, o setor de veículos de aluguer ou de locação ganharia cerca de 81 milhões de EUR, elevando o total do benefício económico anual para cerca de 240 milhões de EUR em 2030. Além disso, conduziria a quase 5 000 postos de trabalho adicionais, 2 900 no aluguer ou locação de veículos e 1 700 no setor das empresas de transporte rodoviário.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta faz parte do programa REFIT da Comissão. Visa simplificar as regras para a utilização dos veículos de aluguer. A abertura do mercado para a utilização de veículos de aluguer de transporte de mercadorias para operações por conta própria eliminará todas as restrições o que, por sua vez, reduzirá os custos de cumprimento por parte dos operadores. Proporcionar um quadro uniforme para a utilização dos veículos tomados de aluguer num outro Estado-Membro (pelo menos, até quatro meses) deverá proporcionar clareza jurídica e poupar aos operadores até 12,8 milhões de EUR em custos de cancelamento do registo e de um novo registo do seu veículo.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia⁸.

⁸ Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A execução desta diretiva será acompanhada de perto. A Comissão apresentará um relatório sobre a execução e os efeitos da presente diretiva, o mais tardar, cinco anos após o prazo de transposição. Ao liberalizar ainda mais a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados, a presente diretiva deverá estimular o mercado dos veículos de aluguer e proporcionar custos mais baixos e maior flexibilidade e rentabilidade para os operadores. As informações pertinentes devem ser recolhidas junto das autoridades nacionais competentes, dos representantes das empresas de aluguer e de locação financeira dos veículos e através de um inquérito entre os operadores do transporte rodoviário. Também se esperam informações úteis provenientes de registos eletrónicos nacionais das empresas de transporte rodoviário. Visto que os operadores de transportes terão de indicar futuramente o número de matrícula dos veículos à sua disposição, deverá ser simples obter um panorama da parte de veículos com matrícula estrangeira na frota de veículos a partir destes registos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

Alteração do artigo 2.º da Diretiva 2006/1/CE

O artigo 2.º estabelece o quadro para as regras que os Estados-Membros devem aplicar à utilização de veículos tomados de aluguer no seu território por empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro. Neste contexto, está desatualizada a limitação do âmbito de aplicação do presente artigo ao «tráfego entre Estados-Membros», dado que os veículos alugados podem igualmente ser utilizados para operações de cabotagem em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

As atuais disposições permitem aos Estados-Membros restringir a utilização de veículos tomados de aluguer num Estado-Membro diferente daquele em que a empresa que os aluga está estabelecida. Esta situação cria uma multiplicidade de regras em toda a UE e a insegurança jurídica que, por sua vez, impede as empresas de beneficiarem de contratos de aluguer potencial e economicamente mais atrativos do outro lado das fronteiras. Por conseguinte, propõe-se autorizar as empresas a utilizarem em toda a UE veículos tomados de aluguer em qualquer parte da UE.

Como as taxas de tributação de veículos ainda variam consideravelmente na UE, e a fim de evitar distorções fiscais, os Estados-Membros podem limitar o período de utilização nos respetivos territórios de um veículo tomado de aluguer num Estado-Membro diferente daquele onde a empresa está estabelecida, mas não abaixo de um período mínimo de quatro meses. Este período mínimo de quatro meses destina-se a garantir que os veículos tomados de aluguer (e matriculados) noutra Estado-Membro podem ser utilizados para satisfazer nomeadamente picos de procura de curto prazo, sazonais ou temporários ou substituir veículos defeituosos ou danificados.

Alteração do artigo 3.º da Diretiva 2006/1/CE

O artigo 3.º estabelece o quadro para as regras que os Estados-Membros devem aplicar à utilização de veículos tomados de aluguer por empresas estabelecidas no seu território. Estas disposições aplicam-se aos veículos alugados matriculados ou postos em circulação, em conformidade com a legislação no próprio Estado-Membro, «desde que sejam respeitadas as condições previstas no artigo 2.º» Visto que o artigo 2.º alterado permite a utilização de veículos alugados matriculados ou postos em circulação, em conformidade com a legislação em qualquer Estado-Membro, é alterado o n.º 1 para remover tal inconsistência. Deve ser possível utilizar um veículo que tenha sido matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro que não aquele em que a empresa que o toma de aluguer se encontra estabelecida, não só para operações de transporte em qualquer outro Estado-Membro (em conformidade com o artigo 2.º alterado), mas também para as operações de transporte no Estado-Membro em que a empresa que o toma de aluguer se encontra estabelecida.

O n.º 2 é suprimido, uma vez que os Estados-Membros já não devem ter a liberdade de restringir a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados a operações por conta própria. As empresas de toda a UE devem ser autorizadas a utilizar veículos alugados para efetuarem operações por conta própria e beneficiarem das vantagens associadas. Não devem ser limitadas à utilização de veículos de que são proprietárias, ou a externalizar a operação de transporte a uma empresa que presta esses serviços por conta de outrem. Os veículos que são propriedade das empresas que os utilizam para as operações por conta própria são muitas vezes subutilizados e, em média, mais velhos, menos seguros e mais poluentes que os veículos de aluguer.

Novo artigo 5.º-A na Diretiva 2006/1/CE

A presente diretiva constitui um passo em frente na abertura do mercado para a utilização de veículos alugados no transporte rodoviário de mercadorias. Ao permitir a utilização de um veículo tomado de aluguer num Estado-Membro diferente daquele onde a empresa que o toma de aluguer está estabelecida, pelo menos durante um período de quatro meses, e ao suprimir as restrições à utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados para operações por conta própria, a diretiva abre novas oportunidades, tanto para as empresas que tomam de aluguer os veículos como para as empresas ativas no negócio de aluguer ou de locação financeira de veículos em toda a UE.

A aplicação e os efeitos desta nova diretiva e o seu impacto nos operadores de transporte por conta própria ou por conta de outrem e no setor de aluguer ou de locação financeira de veículos deverá ser avaliada num relatório a apresentar pela Comissão. Tal deverá ser efetuado logo que estejam disponíveis elementos de prova suficientes, o que deverá acontecer no prazo de cinco anos após o termo do prazo de transposição (seis anos e meio após a entrada em vigor da nova diretiva). Com base nesse relatório, a Comissão avaliará se devem ser tomadas novas medidas.

Proposta de

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³ prevê um nível mínimo de abertura do mercado para a utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias.
- (2) A utilização de veículos alugados permite reduzir os custos das empresas de transporte de mercadorias por conta própria ou por conta de outrem e, ao mesmo tempo, aumentar a sua flexibilidade operacional. Por conseguinte, pode contribuir para um aumento da produtividade e da competitividade das empresas interessadas. Além disso, como os veículos de aluguer tendem a ser mais novos do que a média da frota, são também mais seguros e menos poluentes.
- (3) A Diretiva 2006/1/CE não permite às empresas beneficiar plenamente das vantagens da utilização de veículos alugados. Essa diretiva permite aos Estados-Membros restringir a utilização, pelas suas empresas, de veículos tomados de aluguer com um peso máximo autorizado superior a seis toneladas a operações por conta própria. Além disso, os Estados-Membros não são obrigados a autorizar a utilização de um veículo alugado nos respetivos territórios se o veículo foi matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação de um Estado-Membro que não o de estabelecimento da empresa que o toma de aluguer.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ 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 (versão codificada) (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 alugados, estas deverão ter a possibilidade de utilizar veículos alugados em qualquer Estado-Membro, não só no seu país de estabelecimento. Essa possibilidade tornaria mais fácil para as empresas enfrentar nomeadamente picos de procura de curto prazo, sazonais ou temporários ou substituir veículos defeituosos ou danificados.
- (5) 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 de tempo durante o qual um veículo alugado num Estado-Membro que não o de estabelecimento da empresa que o toma de aluguer pode ser utilizado nos respetivos territórios.
- (6) A fim de permitir levar a cabo operações de transporte por conta própria de forma mais eficiente, os Estados-Membros deveriam deixar de estar autorizados a restringir a possibilidade de utilização de veículos alugados para tais operações.
- (7) A aplicação e os efeitos da presente diretiva devem ser monitorizados pela Comissão e ser documentados num relatório. Qualquer futura ação neste domínio deve ser considerada à luz desse relatório.
- (8) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente, devido à natureza transfronteiras do transporte rodoviário e das questões que a presente diretiva pretende tratar, mas podem 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, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.
- (9) A Diretiva 2006/1/CE deverá, por conseguinte, 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) A frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«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;»;
 - b) É aditado o n.º 1-A seguinte:

«1-A. Quando o veículo não está matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação do Estado-Membro onde a empresa que toma o veículo de aluguer está estabelecida, os Estados-Membros podem limitar o período de

utilização do veículo de aluguer dentro dos respetivos territórios. Todavia, nesse caso, os Estados-Membros autorizam a sua utilização durante, pelo menos, quatro meses num determinado ano civil.»

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

«Artigo 3.º

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

- 3) É aditado o artigo 5.º-A seguinte:

«Artigo 5.º-A

Até [OP: inserir data correspondente a 5 anos após o prazo de transposição da diretiva], a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os efeitos da presente diretiva. O relatório deve conter informações sobre a utilização de veículos de aluguer num outro Estado-Membro que não o Estado-Membro de estabelecimento da empresa que toma de aluguer o veículo. Com base nesse relatório, a Comissão avaliará se é necessário propor medidas adicionais.»

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, até [OP: inserir a data correspondente a 18 meses após a entrada em vigor], o mais tardar. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

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

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido 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 Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*