

Uso de vehículos de alquiler sin conductor

La Comisión Europea ha propuesto una ulterior liberalización de la normativa de la UE sobre alquiler de vehículos sin conductor para el transporte de mercancías por carretera. El Parlamento Europeo adoptó su posición negociadora en junio de 2018. Los Estados miembros, no obstante, preocupados por la posible erosión de sus ingresos fiscales procedentes de matriculaciones de vehículos y por los problemas a nivel de aplicación, no llegaron a un entendimiento común. Puesto que las negociaciones no pueden dar comienzo sin avances del lado del Consejo, el procedimiento se ha consignado en el orden del día de la sesión plenaria de enero, al objeto de cerrar la primera lectura en el Parlamento.

Antecedentes

[La Directiva 2006/1/EC](#) relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera. Para atenerse a la misma, los Estados miembros deben garantizar que sus empresas puedan utilizar vehículos alquilados en las mismas condiciones que los vehículos propios, siempre y cuando los vehículos alquilados estén matriculados o puestos en circulación con arreglo a la legislación de sus respectivos países. Con todo, los Estados miembros pueden restringir el uso de estos vehículos en dos casos. En primer lugar, cuando un vehículo utilizado para actividades por cuenta propia tiene un peso total autorizado, incluida la carga, superior a seis toneladas. Y en segundo lugar, cuando un vehículo haya sido alquilado en un Estado miembro distinto del Estado en que esté radicada la empresa arrendataria. Estas normas han estado vigentes sin modificación durante 25 años, en tanto que el transporte de mercancía por carretera ha ganado sobremanera en complejidad e internacionalización.

Propuesta de la Comisión Europea

El 31 de mayo de 2017, como parte del primer «paquete de movilidad» legislativo, la Comisión propuso suavizar las restricciones existentes y fijar un [marco regulador uniforme](#), que otorgaría a los operadores de transporte y las empresas de alquiler y de leasing de toda la UE un acceso igualitario al mercado de vehículos de alquiler para el transporte de mercancías.

Los Estados miembros ya no tendrían la posibilidad de restringir el uso de vehículos alquilados para actividades por cuenta propia. Además, si bien podrían seguir limitando el uso de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto del Estado en que esté radicada la empresa arrendataria, deberían autorizar su uso durante al menos cuatro meses, para permitir a las empresas poder responder a demandas estacionales o a picos de demanda y sustituir los vehículos defectuosos. Esta limitación tiene por objeto evitar distorsiones debidas a las diferencias de fiscalidad sobre vehículos de un Estado miembro a otro.

Consejo

Los debates en el seno del Consejo pusieron de manifiesto que varios Estados miembros son reacios a la idea de que un vehículo de alquiler pueda circular por su territorio durante meses sin abonar ningún impuesto de matriculación. Otros Estados temen las posibles dificultades para garantizar el cumplimiento de las restantes restricciones. El Consejo adoptó un [informe de progreso](#) en diciembre de 2017, pero el [enfoque general](#) propuesto por la presidencia búlgara [no fue refrendado](#) por el Consejo de Transportes el 7 de junio de 2018. Desde esa fecha no se han registrado avances en el procedimiento.

Posición del Parlamento Europeo

El 24 de mayo de 2018, la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento (TRAN) aprobó su [informe](#) sobre la propuesta, adoptando un enfoque no tan orientado al mercado como el de la Comisión. Seguidamente, el Pleno de junio otorgó a la comisión el mandato para negociar con el Consejo. El 25 de octubre de 2018 la presidencia de TRAN informó al presidente del Parlamento de que el Consejo no estaría listo para negociar en un futuro en un plazo bastante prolongado, y recomendó que se consignase el procedimiento en el orden del día del Pleno, cerrándose así la primera lectura en el Parlamento.

Informe en primera lectura: [2017/0113\(COD\)](#); comisión competente para el fondo: TRAN; Ponente: Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, Portugal). Para obtener más información, consúltese el correspondiente [briefing](#) de la serie «EU Legislation in Progress».

