Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais

(COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Pranešėjas **Brian CURTIS**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2017 6 15
	Europos Sąjungos Taryba, 2017 6 12
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 11 22
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 12 6
Plenarinė sesija Nr.	530
Balsavimo rezultatai	121 / 0 / 1
(už / prieš / susilaikė)	

1. **Išvados ir rekomendacijos**

Išvados

1.1. EESRK palankiai vertina šį tolesnį žingsnį šalinant kai kurias likusias kliūtis veiksmingam ir nešališkam bendrosios rinkos veikimui Europos krovinių vežimo keliais sektoriuje. Šiuo atveju iš dalies keičianti direktyva yra susijusi su palankesnių sąlygų kuo geriau naudoti transporto priemonių parkus visoje Europoje, ypač sezono metu padidėjus paklausai, sudarymu, be to, ja užtikrinamas būtiniausias liberalizavimo lygis. Apribojimų, taikomų krovininių transporto priemonių naudojimui savo sąskaita, panaikinimas yra teigiamas žingsnis.

1.2. Komitetas ir toliau mano, kad su transportu susijusius klausimus geriau nagrinėti rengiant reglamentą, o ne direktyvą, nes pastarąją galima įvairiau aiškinti ir nevienodai griežtai taikyti visose valstybėse narėse. Vis dėlto pripažįstama, kad šia trumpa direktyva pasiekiami joje nustatyti tikslai ir kad šiuo atveju pakeisti ją į reglamentą būtų buvę neproporcinga.

Rekomendacijos

1.3. Kad būtų išvengta priedangos įmonių plėtros, EESRK primygtinai ragina visas valstybes nares susitarti dėl siūlomų priemonių, kuriomis siekiama stiprinti reglamentus (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 siekiant pašalinti nesąžiningas priedangos įmones, ir veiksmingai jas įgyvendinti. Rezultatai turėtų būti atidžiai stebimi ir įtraukiami į ataskaitą dėl šios iš dalies keičiančios direktyvos veiksmingumo.

1.4. Siekiant užkirsti kelią vežėjams naudotis tuo, kad kai kuriose valstybėse narėse transporto priemonių registravimo mokesčiai yra mažesni, turėtų būti taikomos papildomos priemonės, jei peržiūros laikotarpiu atlikus analizę paaiškėtų, kad jas reikia taikyti, pavyzdžiui, turėtų būti nustatoma, kokia didžiausia vežėjui priklausančio transporto priemonių parko dalis gali būti laikinai perkeliama susijusiam vežėjui kitoje valstybėje narėje.

1.5. Komitetas pažymi, kad nors ir taikomi vis efektyvesni sekimo metodai, neteisėtas kabotažas krovinių vežimo keliais sektoriuje tebėra didelė problema. Esama tam tikros rizikos, kad įgyvendinus šioje direktyvoje nustatytas priemones gali būti sunkiau nustatyti tokius atvejus. Todėl galėtų būti nustatyta papildomų reikalavimų siekiant apsaugoti atsekamą įmonės ir transporto priemonės ryšį.

2. **Įžanga**

2.1. Ši iš dalies keičianti direktyva pateikiama kaip dokumentų rinkinio *Europa kelyje* dalis. Šį rinkinį sudaro įvairios iniciatyvos, kuriomis siekiama padidinti eismo saugumą, skatinti pažangią kelių apmokestinimo sistemą, sumažinti išmetamą CO_2 kiekį, oro taršą ir eismo spūstis, sumažinti biurokratines kliūtis įmonėms, kovoti su neteisėtu darbu ir užtikrinti tinkamas sąlygas bei poilsio laiką darbuotojams.

2.2. Direktyva yra susijusi su kai kuriais nebaigtais darbais liberalizuojant išnuomotų krovininių transporto priemonių naudojimą bendrojoje rinkoje. Valstybėse narėse ir toliau taikomos skirtingos taisyklės ir nuostatai; šią problemą pirmą kartą bandyta spręsti 1984 m. ([1]), o vėliau taisykles ir nuostatus bandyta suvienodinti 2006 m. direktyvoje ([2]). Tačiau net ir perkėlus šią iš dalies keičiančią direktyvą į nacionalinę teisę, daugelyje valstybių narių ir toliau buvo taikomi įvairūs apribojimai.

2.3. Pagrindinė problema, sprendžiama iš dalies keičiant direktyvą, yra vežėjų noras kilnoti transporto priemonių parką visoje Europos Sąjungoje tenkinant vietos paklausą. Galimybė tai daryti šiuo metu yra ribojama nacionalinės teisės aktuose nustatytais apribojimais, taikomomis taisyklėmis ir veiklos reikalavimais (privalomos teisinės galios neturintys teisės aktai).

2.4. Viena vertus, vežėjai teigia, kad dėl dabartinės padėties galimybė veiksmingai naudotis Europos transporto priemonių parkais yra ribota. Kita vertus, transporto profesinės sąjungos nuogąstauja, kad šiuo pasiūlymu bus dar labiau susilpnintas esminis vežėjo ir jo turto ryšys, o valstybių narių galimybės kontroliuoti jų teritorijoje iš tiesų registruotus vežėjus ir taikyti vykdymo užtikrinimo priemones sumažės. Pačių valstybių narių požiūris į šį klausimą nevienodas, o keletas jų teigia, kad ir toliau turėtų būti *status quo*.

2.5. Be to, kai kurių valstybių narių Vyriausybės nuogąstauja, kad sumažės įplaukos, jei transporto priemonės bus registruojamos vienoje šalyje, o naudojamos kitoje. Pavyzdžiui, sunkiųjų krovininių transporto priemonių apmokestinimo lygis svyruoja nuo maždaug 500 EUR už vieną transporto priemonę Latvijoje iki beveik 5 000 EUR Airijoje ([3]).

2.6. Ankstesnėse nuomonėse dėl transporto ([4]) Komitetas nurodė, kad siekiant visose valstybėse narėse sumažinti aiškinimo ir reikalavimų taikymo griežtumo skirtumus EESRK turėtų remti perėjimą nuo direktyvos prie reglamento. Komitetas mano, jog šis principas vis dar galioja, tačiau pripažįsta, kad šiuo atveju šios direktyvos išdėstymas visiškai naujos redakcijos reglamentu būtų neproporcingas. Komitetas taip pat pažymi, jog, nors dėl teisinės direktyvos formos valstybės narės gali lanksčiau perkelti direktyvą į nacionalinę teisę ir užtikrinti jos vykdymą, labiau tikėtina, kad dėl to valstybėse narėse atsiras daugiau nukrypimų nuo normos ir aiškinimo skirtumų.

3. **Svarbiausios Komisijos komunikato nuostatos**

3.1. Komisijai atlikus išsamią peržiūrą bei analizę ir surengus konsultacijas, šiame pasiūlyme pateikiami 2006 m. direktyvos pakeitimai. Šioje direktyvoje valstybėms narėms buvo leidžiama riboti išnuomotų krovininių transporto priemonių, kurių bendras svoris viršija šešias tonas, naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti, taip pat buvo leidžiama riboti transporto priemonės, kuri buvo išnuomota kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, naudojimą.

3.2. Siūlomais pakeitimais, kurie padidins vidaus rinkos integraciją ir ją sustiprins, panaikinama galimybė riboti visų išnuomotų transportų priemonių naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Be to, kitoje valstybėje narėje išnuomotą transporto priemonę turi būti leidžiama naudoti ne mažiau kaip keturis mėnesius, kad įmonės galėtų patenkinti laikinai arba sezono metu padidėjusią paklausą ir (arba) pakeisti defektų turinčias arba sugedusias transporto priemones. Valstybės narės, kuriose taikomi liberalesni režimai (pvz., Belgija, Čekija, Estija ir Švedija), turėtų galėti ir toliau taikyti tokius režimus.

3.3. Keturių mėnesių laikotarpis buvo pasirinktas siekiant išvengti galimų įplaukų iškraipymų, atsižvelgiant į tai, kad valstybėse narėse kelių transporto priemonių apmokestinimas labai skiriasi.

([1]) Direktyva 84/647/EEB.
([2]) Direktyva 90/398/EEB; Direktyva 2006/1/EB.
([3]) Direktyvos 2006/1/EB baigiamasis vertinimas, galutinė ataskaita, 2016 m. sausio mėn.
([4]) OL C 34, 2017 2 2, p. 176.

3.4. Šiuo pasiūlymu vežėjams visoje ES turėtų būti užtikrinamos vienodos galimybės patekti į išnuomotų transporto priemonių rinką ir nustatoma vienoda reglamentavimo sistema, kad vežėjai galėtų efektyviau vykdyti veiklą. Kitas pranašumas galėtų būti pagerinta sauga ir mažesnė tarša, nes išnuomotos transporto priemonės paprastai yra naujesnės.

3.5. Per penkerius metus Komisija parengs šių pokyčių įgyvendinimo ataskaitą, kuria galėtų būti remiamasi priimant papildomas priemones.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1. Komitetas palankiai vertina šioje iš dalies keičiančioje direktyvoje išdėstytus ketinimus – tolesnį žingsnį šalinant kai kurias likusias kliūtis veiksmingai ir teisingai bendrajai rinkai Europos krovinių vežimo keliais sektoriuje. Šiuo atveju iš dalies keičiančia direktyva siekiama sudaryti galimybę kuo geresniam transporto priemonių parko panaudojimui visoje Europoje, ypač sezoninio piko metu, be to, ja užtikrinamas būtiniausias liberalizavimo lygis. Apribojimų, taikomų krovininių transporto priemonių naudojimui savo sąskaita panaikinimas yra teigiamas žingsnis.

4.2. Komitetas ir toliau mano, kad su transportu susijusius klausimus geriau spręsti reglamentu, o ne direktyva, nes pastarąją galima įvairiau aiškinti ir nevienodai griežtai taikyti visose valstybėse narėse. Vis dėlto pripažįstama, kad šia trumpa direktyva pasiekiami joje nustatyti tikslai ir kad šiuo atveju pakeisti ją į reglamentą būtų buvę neproporcinga.

4.3. Tačiau Komitetas norėtų išreikšti keletą abejonių dėl galimo jų poveikio. Juos galima suskirstyti į dvi grupes. Pirmoji grupė yra susijusi su priedangos įmonių augimu, o antroji – su galimybe vežėjui užsiimti neteisėta kabotažo veikla ir nebūti susektam. Šie klausimai išdėstyti toliau.

5. **Konkrečios pastabos**

5.1. Visų rūšių komercinės transporto priemonės yra brangus turtas, todėl vežėjams jas vis dažniau tiekia išperkamosios nuomos bendrovės. Siekiant kuo labiau padidinti transporto operacijų veiksmingumą galimybė naudotis transporto priemonėmis turi atitikti paklausą. Paklausa priklauso ne tik nuo sezono, bet ir nuo geografinės padėties ir yra susijusi, pavyzdžiui, su žemės ūkio produktų gamybos ir turizmo poreikiais. Tačiau, siekiant išlaikyti veiklos standartus, atitikti saugos reikalavimus ir užtikrinti tinkamas darbo sąlygas vairuotojams, svarbu, kad šalyje, kurioje vykdoma veikla, vežėjai turėtų turto ir tiesioginės paramos infrastruktūrą.

5.2. Priedangos įmonės yra subjektai, įsteigti kurioje nors ES šalyje, kurioje jie nevykdo jokios ekonominės veiklos (arba jų ekonominė veikla yra nedidelio masto) tam, kad veiklą galėtų vykdyti ten, kur mokesčiai, darbo užmokestis ir pan. yra mažesni. Tokios įmonės turi nedidelę paramos infrastruktūrą, arba jos apskritai neturi, sukuria nesąžiningos konkurencijos situacijas ir taip pat išnaudoja savo darbuotojus.

5.3. Dėl tokių įmonių kylantys sunkumai pripažinti kitose judumo dokumentų rinkinio dalyse ir pasiūlyta priemonių šiai problemai spręsti ([5]). EESRK pripažįsta, jog šioje iš dalies keičiančioje direktyvoje neprivaloma tiesiogiai nagrinėti su priedangos įmonėmis susijusių klausimų, tačiau yra susirūpinęs, kad įgyvendinus šią direktyvą priedangos įmonėms gali būti sudarytos palankesnės sąlygos plėstis ir vykdyti veiklą. Todėl primygtinai raginame visas valstybes nares susitarti dėl siūlomų priemonių, kuriomis siekiama stiprinti reglamentus (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 siekiant pašalinti nesąžiningas priedangos įmones, ir veiksmingai jas įgyvendinti. Rezultatai turėtų būti atidžiai stebimi ir įtraukiami į ataskaitą dėl šios iš dalies keičiančios direktyvos veiksmingumo.

5.4. Vis dėlto šiomis priemonėmis nebūtų sprendžiama problema, kai vežėjai naudojasi tuo, kad kai kuriose valstybėse narėse taikomi mažesni transporto priemonių registravimo mokesčiai. Kitoje valstybėje narėje operacijas leidus vykdyti keturis mėnesius negalima atmesti tikimybės, kad veiklos vykdytojai gali keisti transporto priemones šalyse, kad išvengtų šio apribojimo.

5.5. Atrodo, kad toks išreikštas susirūpinimas teoriškai šiek tiek yra pagrįstas, nors reikiamas priemones logistikos atžvilgiu būtų sudėtinga įgyvendinti. Peržiūros laikotarpiu paaiškės, ar šia galima spraga yra naudojamasi. Tokiu atveju Komitetas siūlo taikant keturių mėnesių laikotarpio apribojimą nustatyti papildomas priemones, pavyzdžiui, turėtų būti nustatoma, kokia didžiausia vežėjui priklausančio transporto priemonių parko dalis gali būti perkeliama susijusiam vežėjui kitoje valstybėje narėje.

([5]) COM(2017) 281 *final*, kuriuo, derinant prie sektoriaus pokyčių, iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009.

5.6. Komitetas taip pat šiek tiek nuogąstauja dėl to, kad gali būti sudaromos palankesnės sąlygos vykdyti neteisėtą kabotažo veiklą. Kabotažas yra krovinių vežimas keliais samdos pagrindais ar už atlygį vienoje valstybėje narėje naudojant vežėjui nerezidentui, registruotam kitoje valstybėje narėje, priklausančią transporto priemonę. (Krovininių transporto priemonių valdytojas, turintis standartinę tarptautinę licenciją, turi Bendrijos leidimą per septynias dienas priimančiojoje valstybėje narėje vykdyti ne daugiau kaip tris kabotažo operacijas. Operacijos turi būti vykdomos po to, kai kroviniai buvo pervežti iš vienos valstybės narės į priimančiąją valstybę narę.) Tobulos konkurencinės vidaus rinkos atveju ribojančių taisyklių, savaime suprantama, nereikėtų, bet šis tikslas išlieka tik siekiu. Panaikinus išnuomotoms transporto priemonėms taikomus apribojimus vežėjui būtų daug lengviau nuolat vykdyti kabotažo veiklą (neteisėtą kabotažą), nes jis galėtų tiesiog nuomotis transporto priemones, registruotas toje valstybėje narėje, kurioje jis yra suinteresuotas vykdyti tokio pobūdžio veiklą.

5.7. Kad tam būtų užkirstas kelias, Komitetas rekomenduoja svarstyti galimybę nustatyti tam tikrus reikalavimus, kuriais būtų siekiama sutvirtinti ir apsaugoti atsekamą įmonės ir transporto priemonės ryšį. Pavyzdžiui, turėtų būti nustatyti tokie reikalavimai:

— nacionaliniuose elektroniniuose registruose vežėjas privalo nurodyti visų naudojamų transporto priemonių registracijos numerius,

— kelių transporto inspekcijoms, atliekančioms patikras keliuose ir įmonėse, turi būti suteikta galimybė tikruoju laiku prisijungti prie nacionalinių elektroninių registrų,

— į kategorijas suskirstytų pažeidimų, dėl kurių prarandama nepriekaištinga reputacija, sąrašą turi būti įtraukti pažeidimai, susiję su direktyva dėl išnuomotų transporto priemonių.

Briuselis, 2017 m. gruodžio 6 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Georges DASSIS