Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri

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

(2018/C 129/11)

Raportor: **Brian CURTIS**

Sesizare	Parlamentul European, 15.6.2017
	Consiliul Uniunii Europene, 12.6.2017
Temei juridic	Articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	22.11.2017
Data adoptării în sesiunea plenară	6.12.2017
Sesiunea plenară nr.	530
Rezultatul votului	121/0/1
(voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	

1. **Concluzii și recomandări**

Concluzii

1.1. CESE salută acest nou pas înainte către eliminarea unora dintre obstacolele rămase în calea unei piețe unice eficiente și echitabile în sectorul transportului rutier de mărfuri din Europa. În acest caz, directiva de modificare vizează facilitarea utilizării optime a parcurilor de vehicule în întreaga Europă, în special în perioadele de vârf sezoniere, și obținerea unui minim nivel de liberalizare. Eliminarea restricțiilor privind utilizarea vehiculelor de marfă pentru operațiuni pe cont propriu reprezintă o măsură pozitivă.

1.2. Comitetul este de părere, în continuare, că este preferabil ca legislația privind aspectele legate de transporturi să ia forma unui regulament mai degrabă decât a unei directive – cea din urmă variantă permițând diferențe mai mari de interpretare și de rigoare în ceea ce privește aplicarea în statele membre. Cu toate acestea, recunoaște că această directivă succintă își atinge obiectivele și că, în acest caz, transformarea sa într-un regulament ar fi fost disproporționată.

Recomandări

1.3. Pentru a preveni creșterea numărului de societăți de tip „cutie poștală” (*letterbox companies* – LBC), CESE solicită ca măsurile propuse pentru consolidarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 pentru eliminarea societăților de tip „cutie poștală” frauduloase să fie convenite și puse efectiv în aplicare de către toate statele membre. Rezultatele ar trebui să fie atent monitorizate și să facă parte din raportul privind eficacitatea acestei directive de modificare.

1.4. Pentru a descuraja operatorii să profite de impozite mai reduse pentru înmatricularea vehiculelor în anumite state membre, ar trebui să se aplice măsuri suplimentare în cazul în care analiza efectuată în perioada de revizuire indică necesitatea acestui lucru, de exemplu stabilirea unui plafon pentru cota parcului de vehicule deținut de un operator care poate fi temporar transferată unui operator afiliat într-un alt stat membru.

1.5. Comitetul constată că, deși sunt puse în aplicare metode de detectare tot mai eficace, cabotajul ilegal rămâne o problemă semnificativă în sectorul transportului de mărfuri. Există unele riscuri ca, prin punerea în aplicare a măsurilor din această directivă, detectarea să fie îngreunată. Prin urmare, ar putea fi instituite și alte cerințe pentru a garanta o legătură trasabilă între societatea de transport și vehicul.

2. **Introducere**

2.1. Această directivă de modificare este prezentată ca parte a pachetului *Europa în mișcare,* setul amplu de inițiative menite să sporească siguranța în trafic, să încurajeze taxarea rutieră inteligentă, să reducă emisiile de CO_2, poluarea aerului și congestionarea traficului, să reducă birocrația pentru întreprinderi, să combată ocuparea ilegală a forței de muncă și să asigure condiții și perioade de odihnă adecvate pentru lucrători.

2.2. Ea tratează unele dintre chestiunile nesoluționate încă în ceea ce privește liberalizarea utilizării vehiculelor de marfă închiriate pe piața unică. Există în continuare divergențe între normele și regulamentele din statele membre; această problemă a fost abordată prima dată în 1984 ([1]), iar armonizarea ulterioară s-a realizat prin Directiva din 2006 ([2]). Cu toate acestea, chiar și după transpunerea acestei directive de modificare, în numeroase state membre vor rămâne în vigoare o serie de restricții.

2.3. Principala preocupare abordată de prezenta directivă de modificare este dorința operatorilor de a deplasa parcul de vehicule în interiorul UE ca răspuns la cererea locală. Posibilitatea realizării acestui lucru se confruntă în prezent cu restricții în temeiul legislației naționale și al aplicării reglementărilor și cerințelor operaționale (instrumente juridice neobligatorii – *soft law*).

2.4. Pe de o parte, operatorii susțin că situația actuală limitează utilizarea eficientă a parcurilor europene de vehicule. Pe de altă parte, sindicatele din transporturi sunt preocupate de faptul că propunerea va diminua și mai mult legătura esențială dintre operator și activele sale și va reduce capacitățile statelor membre de control și de aplicare a legii în ce privește caracterul autentic al operatorilor înregistrați pe teritoriul lor. Nici chiar statele membre nu au o abordare integrată cu privire la această chestiune, o mică minoritate afirmând că statu-quoul ar trebui să continue.

2.5. În plus, guvernele unor state membre sunt preocupate de pierderea veniturilor în cazul în care vehiculele sunt înmatriculate într-o țară, dar au sediul operațional în altă țară. De exemplu, nivelurile de impozitare pentru vehiculele grele de marfă variază de la aproximativ 500 de euro pe vehicul în Letonia până la aproape 5 000 de euro în Irlanda ([3]).

2.6. În avizele sale anterioare privind transporturile, ([4]) Comitetul a afirmat că, pentru a reduce diferențele de interpretare și de rigoare în ceea ce privește aplicarea în statele membre, CESE ar trebui să sprijine trecerea de la directivă la regulament. Comitetul consideră că acesta rămâne un principiu valabil, dar admite că, în acest caz, o reformare completă a directivei ar fi disproporționată. Comitetul observă, de asemenea, că, deși permite statelor membre o mai mare flexibilitate în ceea ce privește transpunerea și punerea în aplicare, forma juridică a unei directive riscă să ducă la anomalii și diferențe de interpretare continue între statele membre.

3. **Sinteza Comunicării Comisiei**

3.1. În urma unor revizuiri, consultări și analize ample efectuate de către Comisie, această propunere aduce modificări la directiva din 2006. Directiva autoriza statele membre să limiteze utilizarea vehiculelor de marfă închiriate cu o masă totală de peste șase tone pentru operațiuni pe cont propriu și autoriza, de asemenea, restricții privind utilizarea unui vehicul închiriat într-un stat membru diferit de cel în care își are sediul întreprinderea care închiriază vehiculul.

3.2. Modificările propuse, care vor aprofunda și consolida piața internă, elimină posibilitatea de a restricționa utilizarea tuturor vehiculelor închiriate pentru operațiunile pe cont propriu. În plus, utilizarea unui vehicul închiriat într-un alt stat membru urmează să fie autorizată timp de cel puțin patru luni, pentru a permite întreprinderilor să facă față vârfurilor de cerere sezoniere sau temporare și/sau să înlocuiască vehiculele defecte sau deteriorate. Statele membre cu regimuri mai liberale (cum ar fi Belgia, Republica Cehă, Estonia și Suedia) ar trebui să fie în măsură să mențină astfel de regimuri.

3.3. S-a optat pentru o perioadă de patru luni pentru a evita eventualele denaturări ale veniturilor, având în vedere diferențele considerabile dintre statele membre în ceea ce privește impozitarea vehiculelor rutiere.

([1]) Directiva 84/647/CEE.
([2]) Directiva 90/398/CEE; Directiva 2006/1/CE.
([3]) Evaluarea *ex post* a Directivei 2006/1/CE, raport final, ianuarie 2016.
([4]) JO C 34, 2.2.2017, p. 176.

3.4. Propunerea ar trebui să asigure accesul egal al operatorilor de transport din UE la piața vehiculelor închiriate și să furnizeze un cadru de reglementare uniform, care să ofere operatorilor de transport o mai mare eficiență. Un avantaj suplimentar ar putea fi îmbunătățirea siguranței și o poluare mai scăzută, întrucât vehiculele închiriate sunt de obicei mai noi.

3.5. În termen de cinci ani, Comisia va elabora un raport privind punerea în aplicare a acestor modificări, care ar putea servi drept bază pentru adoptarea unor măsuri suplimentare.

4. **Observații generale**

4.1. CESE salută intențiile aflate la baza acestei directive de modificare – ea reprezintă un nou pas înainte către eliminarea unora dintre obstacolele rămase în calea unei piețe unice eficiente și echitabile în sectorul transportului rutier de mărfuri din Europa. În acest caz, directiva de modificare vizează facilitarea utilizării optime a parcurilor de vehicule în întreaga Europă, în special în perioadele de vârf sezoniere, și obținerea unui minim nivel de liberalizare. Eliminarea restricțiilor privind utilizarea vehiculelor de marfă pentru operațiuni pe cont propriu reprezintă o măsură pozitivă.

4.2. Comitetul este, în continuare, de părere că este preferabil ca legislația privind aspectele legate de transporturi să ia forma unui regulament mai degrabă decât a unei directive – cea din urmă variantă permițând diferențe mai mari de interpretare și de rigoare în ceea ce privește aplicarea în statele membre. Cu toate acestea, este recunoscut faptul că această directivă succintă își atinge obiectivele și că, în acest caz, transformarea sa într-un regulament ar fi fost disproporționată.

4.3. Comitetul dorește însă să-și exprime unele rezerve cu privire la posibilele efecte ulterioare. Acestea se încadrează în două categorii. Prima dintre ele se referă la posibila creștere a numărului de societăți de tip „cutie poștală” (LBC), cea de-a doua privește posibilitatea ca un operator să efectueze operațiuni de cabotaj ilegale fără a fi identificat. Aceste aspecte sunt prezentate mai jos.

5. **Observații specifice**

5.1. Toate tipurile de vehiculele comerciale reprezintă active costisitoare și sunt furnizate din ce în ce mai mult operatorilor de transport de către societățile de leasing. Pentru a maximiza eficiența operațiunilor de transport, disponibilitatea vehiculelor trebuie să corespundă cererii. Acest demers nu numai că este sezonier, ci variază din punct de vedere geografic, de exemplu ca urmare a cererilor din sectoarele producției agricole și turismului. Cu toate acestea, pentru a respecta standardele de operare, cerințele de siguranță și condițiile de lucru ale conducătorilor auto, este important ca operatorii să dispună, în țara de operare, de active și de o infrastructură de sprijin direct.

5.2. Societățile de tip „cutie poștală” sunt entități înființate într-o țară a UE în care nu desfășoară activități economice (sau desfășoară activități economice minore), pentru a profita de impozite și salarii mai mici etc. Astfel de societăți au o infrastructură de sprijin redusă, dacă nu chiar inexistentă, creează situații de concurență neloială și, totodată, își pot exploata lucrătorii.

5.3. Provocarea pe care o prezintă aceste societăți a fost recunoscută și în alte părți ale pachetului privind mobilitatea, fiind prezentate măsuri ([5]) pentru rezolvarea acestei probleme. CESE recunoaște faptul că problema societăților de tip „cutie poștală” nu este responsabilitatea directă a acestei directive de modificare, dar își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că aceasta ar putea înlesni înmulțirea și funcționarea unor astfel de societăți. Prin urmare, solicită ca măsurile propuse pentru consolidarea Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 pentru eliminarea societăților de tip „cutie poștală” frauduloase să fie convenite și puse în aplicare în mod eficient de către toate statele membre. Rezultatele ar trebui să fie atent monitorizate și să facă parte din raportul privind eficacitatea acestei directive de modificare.

5.4. Cu toate acestea, măsurile nu se referă la operatorii care profită de impozite mai reduse pentru înmatricularea vehiculelor în anumite state membre. Având la dispoziție o perioadă de patru luni de funcționare permisă într-un alt stat membru, este posibil ca operatorii să mute vehiculele dintr-o țară în alta pentru a se sustrage acestei restricții.

5.5. O asemenea preocupare pare să aibă o anumită justificare teoretică, chiar dacă măsurile necesare ar fi complexe din punct de vedere logistic. Perioada de revizuire va indica dacă această posibilă lacună va fi exploatată. În acest caz, Comitetul sugerează ca perioada de restricție de 4 luni să fie completată de măsuri suplimentare, de exemplu stabilirea unei cote a parcului de vehicule deținut de un operator care poate fi temporar transferată unui operator afiliat într-un alt stat membru.

([5]) COM(2017) 281 final, care modifică Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, pentru a le adapta la evoluțiile sectorului.

5.6. De asemenea, Comitetul își exprimă temerea că ar putea fi înlesnit cabotajul ilegal. Cabotajul este transportul de mărfuri în numele unui terț sau contra cost, efectuat într-un stat membru, cu un vehicul aparținând unui operator de transport rutier de mărfuri nerezident, înregistrat într-un alt stat membru. (Un operator de vehicule de marfă cu o licență internațională standard este autorizat, la nivelul UE, să efectueze maximum trei operațiuni de cabotaj în termen de șapte zile în statul membru gazdă. Aceste trei operațiuni trebuie să fie efectuate în urma unui transport de mărfuri dintr-un stat membru în statul membru gazdă.) Într-o piață internă perfect competitivă, desigur că dispozițiile restrictive nu ar fi necesare, însă acest obiectiv rămâne încă un simplu deziderat. Eliminarea restricțiilor privind vehiculele închiriate ar facilita efectuarea de către transportator a activităților de cabotaj în mod permanent (cabotaj ilegal) prin simpla închiriere de vehicule înmatriculate în statul membru în care transportatorul este interesat să desfășoare acest tip de activitate.

5.7. Pentru a preveni acest lucru, Comitetul recomandă luarea în considerare și a altor cerințe pentru a consolida și a garanta o legătură trasabilă între societatea de transport și vehicul. Acestea ar trebui să cuprindă:

— declararea obligatorie a plăcuței de înmatriculare a vehiculului în registrele electronice naționale (NER), pentru toate vehiculele utilizate de un transportator;

— accesul în timp real al inspectoratelor rutiere la registrele electronice naționale, în timpul controalelor în trafic și la sediul societăților;

— consemnarea încălcărilor legate de Directiva privind vehiculele închiriate în așa-numita „listă privind clasificarea încălcărilor care duc la pierderea bunei reputații”.

Bruxelles, 6 decembrie 2017.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS