

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a 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

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

(2018/C 129/11)

Relator: **Brian CURTIS**

Consulta	Parlamento Europeu, 15.6.2017 Conselho da União Europeia, 12.6.2017
Base jurídica	Artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	22.11.2017
Adoção em plenária	6.12.2017
Reunião plenária n.º	530
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	121/0/1

1. Conclusões e recomendações

Conclusões

1.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) congratula-se com este novo passo no sentido de eliminar alguns dos obstáculos que ainda se levantam a um mercado único eficaz e equitativo no setor europeu do transporte rodoviário de mercadorias. Neste caso, a diretiva de alteração visa promover a melhor utilização possível das frotas de veículos no território europeu, em especial durante os picos sazonais, e instaura um nível mínimo de liberalização. A eliminação das restrições à utilização de veículos de transporte de mercadorias para operações por conta própria representa um passo positivo.

1.2. O Comité mantém a sua opinião de que a elaboração de legislação em matéria de transportes deveria assumir a forma de um regulamento, e não de uma diretiva, já que esta permite maiores diferenças de interpretação e de rigor na aplicação entre os vários Estados-Membros. Reconhece-se, no entanto, que esta curta diretiva cumpre os seus objetivos, pelo que, neste caso, convertê-la num regulamento teria sido desproporcionado.

Recomendações

1.3. A fim de evitar o aumento do número de empresas de fachada, o CESE apela para que as medidas propostas para reforçar o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista a eliminar estas empresas sejam acordadas e efetivamente aplicadas por todos os Estados-Membros. Os resultados devem ser cuidadosamente monitorizados e devem constar do relatório sobre a eficácia da diretiva de alteração em apreço.

1.4. Caso a análise efetuada durante o período de revisão demonstre a sua necessidade, haverá que adotar novas medidas para dissuadir os operadores de se aproveitarem das diferenças de tributação sobre o registo de veículos entre os Estados-Membros, por exemplo, impondo um limite máximo para a percentagem da frota de um operador que pode ser temporariamente transferida para um operador afiliado noutra Estado-Membro.

1.5. O Comité constata que, não obstante os métodos de rastreabilidade cada vez mais eficazes, a cabotagem ilegal continua a ser um problema sério no setor do transporte rodoviário de mercadorias. Há o risco de que a deteção possa vir a ser dificultada pela aplicação das medidas previstas na diretiva em apreço. Por conseguinte, poderão ser instituídos novos requisitos para salvaguardar uma ligação rastreável entre as empresas e os veículos.

2. Introdução

2.1. A diretiva de alteração em apreço é apresentada no âmbito do pacote «A Europa em Movimento», que consiste num amplo conjunto de iniciativas destinadas a melhorar a segurança rodoviária, a promover sistemas inteligentes de tarifação rodoviária, a reduzir as emissões de CO₂, a poluição atmosférica e os congestionamentos, a reduzir a burocracia com que se deparam as empresas, a combater o trabalho ilegal e a assegurar condições e períodos de repouso dignos aos trabalhadores.

2.2. Aborda algumas das questões pendentes relativas à liberalização da utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados no mercado único. Continua a haver regras e regulamentação divergentes entre os Estados-Membros, um problema que foi abordado pela primeira vez em 1984 ⁽¹⁾, com uma posterior homogeneização na diretiva de 2006 ⁽²⁾. No entanto, mesmo após a transposição da diretiva de alteração em apreço, continuarão a existir várias restrições em muitos Estados-Membros.

2.3. A principal preocupação abordada pela alteração é o desejo dos operadores de deslocar as suas frotas de veículos por toda a UE em resposta à procura local. A capacidade de o fazer está, atualmente, sujeita a restrições previstas na legislação nacional e à aplicação de regulamentação e requisitos operacionais (instrumentos jurídicos não vinculativos).

2.4. Por um lado, os operadores alegam que a situação atual restringe a utilização eficiente das frotas de transporte europeias. Por outro, os sindicatos do setor dos transportes receiam que a proposta venha enfraquecer ainda mais a ligação essencial entre os operadores e os seus ativos e reduzir a capacidade dos Estados-Membros de controlarem e assegurarem a natureza genuína dos operadores registados no seu território. Os próprios Estados-Membros não têm uma abordagem unificada desta questão, com uma pequena minoria a defender a manutenção do *statu quo*.

2.5. Além disso, os governos de alguns Estados-Membros receiam perder receitas se os veículos estiverem registados num país mas a operar noutra. Por exemplo, os níveis de tributação dos veículos pesados de mercadorias variam entre cerca de 500 euros por veículo na Letónia e quase 5 000 euros na Irlanda ⁽³⁾.

2.6. Em pareceres anteriores sobre os transportes ⁽⁴⁾, o Comité defendeu que, a fim de reduzir as diferenças de interpretação e de rigor na aplicação entre os Estados-Membros, se deveria privilegiar o regulamento em relação à diretiva. O Comité considera que este continua a ser um princípio válido, embora reconheça que, neste caso, seria desproporcionado reformular completamente a diretiva. O Comité observa ainda que, apesar de as diretivas concederem aos Estados-Membros maior flexibilidade na transposição e execução, este instrumento jurídico é mais suscetível de continuar a dar origem a anomalias e a diferenças de interpretação entre os Estados-Membros.

3. Síntese da comunicação da Comissão

3.1. A proposta em apreço, que foi submetida a um processo exaustivo de avaliação, consulta e análise por parte da Comissão, introduz uma série de alterações à diretiva de 2006. Esta diretiva permitia aos Estados-Membros restringirem a utilização de veículos de transporte de mercadorias alugados com um peso bruto superior a seis toneladas para efetuar operações por conta própria e a utilização de um veículo alugado num Estado-Membro diferente daquele onde a empresa que o toma de aluguer está estabelecida.

3.2. As alterações propostas, que aprofundam e reforçam o mercado interno, suprimem a 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 defeituosos ou danificados. Os Estados-Membros com regimes mais liberais (como a Bélgica, a República Checa, a Estónia e a Suécia) devem poder manter esses regimes.

3.3. Foi escolhido um período de quatro meses para evitar eventuais distorções nas receitas, dadas as diferenças consideráveis entre os Estados-Membros em matéria de tributação dos veículos rodoviários.

⁽¹⁾ Diretiva 84/647/CEE.

⁽²⁾ Diretiva 90/398/CEE; Diretiva 2006/1/CE.

⁽³⁾ Avaliação *ex post* da Diretiva 2006/1/CE — Relatório final, janeiro de 2016.

⁽⁴⁾ JO C 34 de 2.2.2017, p. 176.

3.4. A proposta deverá garantir aos operadores de transportes em toda a UE igualdade de acesso ao mercado dos veículos de aluguer e assegurar um quadro regulamentar uniforme que proporcione maior eficiência aos operadores de transportes. Outra vantagem poderia ser o aumento da segurança e a redução da poluição, uma vez que os veículos de aluguer são geralmente mais recentes.

3.5. A Comissão elaborará um relatório sobre a implementação destas alterações no prazo de cinco anos, que poderá constituir a base para a adoção de medidas adicionais.

4. Observações na generalidade

4.1. O Comité congratula-se com as intenções da diretiva de alteração em apreço, que representa um novo passo no sentido de eliminar alguns dos obstáculos que ainda se levantam a um mercado único eficaz e equitativo no setor europeu do transporte rodoviário de mercadorias. Neste caso, a diretiva de alteração visa promover a melhor utilização possível das frotas de veículos no território europeu, em especial durante os picos sazonais, e instaura um nível mínimo de liberalização. A eliminação das restrições à utilização de veículos de transporte de mercadorias para operações por conta própria representa um passo positivo.

4.2. O Comité mantém a sua opinião de que a elaboração de legislação em matéria de transportes deveria assumir a forma de um regulamento, e não de uma diretiva, já que esta permite maiores diferenças de interpretação e de rigor na aplicação entre os vários Estados-Membros. Reconhece-se, no entanto, que esta curta diretiva cumpre os seus objetivos, pelo que, neste caso, convertê-la num regulamento teria sido desproporcionado.

4.3. Ainda assim, o Comité pretende manifestar algumas reservas a respeito das possíveis repercussões da diretiva, que se prendem com dois aspetos. O primeiro diz respeito ao aumento do número de empresas de fachada, ao passo que o segundo se refere à possibilidade de um operador realizar operações de cabotagem ilegais sem ser detetado. Estas questões são descritas a seguir.

5. Observações na especialidade

5.1. Os veículos comerciais de todos os tipos são recursos dispendiosos e são cada vez mais disponibilizados aos operadores de transporte por empresas de aluguer. Para maximizar a eficiência das operações de transporte, a disponibilidade de veículos tem de corresponder à procura, que não só é sazonal, como também varia de uma região para outra, em função, por exemplo, das necessidades da produção agrícola e do turismo. No entanto, para garantir o respeito pelas normas operacionais, os requisitos de segurança e as condições de trabalho dos condutores, é importante que os operadores disponham de recursos e de infraestruturas de apoio direto no país em que operam.

5.2. As empresas de fachada são entidades estabelecidas num país da UE no qual não têm atividade económica (ou apenas de forma muito limitada), no intuito de aproveitar os impostos, salários e outros encargos mais baixos desse país. Estas empresas têm infraestruturas locais de apoio mínimas (quando as têm), criam situações concorrenciais desleais e podem, além disso, explorar os seus trabalhadores.

5.3. O desafio que estas empresas representam já foi reconhecido no pacote «Mobilidade», tendo sido propostas medidas⁽⁵⁾ para fazer face a este problema. O CESE reconhece que a resolução do problema das empresas de fachada não é uma finalidade direta da diretiva de alteração, mas receia que esta possa facilitar o seu crescimento e funcionamento. Por conseguinte, o CESE apela para que as medidas propostas para reforçar o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista a eliminar as empresas de fachada sejam acordadas e efetivamente aplicadas por todos os Estados-Membros. Os resultados devem ser cuidadosamente monitorizados e devem constar do relatório sobre a eficácia da diretiva de alteração em apreço.

5.4. No entanto, as medidas não se destinariam a resolver a questão dos operadores que aproveitam a tributação mais baixa do registo de veículos em alguns Estados-Membros. Com um período de quatro meses de funcionamento autorizado noutra Estado-Membro, não é de excluir que os operadores possam criar um regime de rotação de veículos entre países para escapar a esta restrição.

5.5. Esta preocupação parece ter alguma fundamentação teórica, muito embora exigindo uma preparação complexa do ponto de vista logístico. O período de revisão revelará se esta possível lacuna será explorada. Caso isso aconteça, o Comité propõe que sejam aplicadas novas medidas para completar a restrição de quatro meses, por exemplo, estabelecendo um limite máximo para a percentagem da frota de um operador que pode ser transferida para um operador afiliado noutra Estado-Membro.

⁽⁵⁾ COM(2017) 281 — Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor.

5.6. O Comité também tem algumas preocupações quanto à possibilidade de a cabotagem ilegal vir a ser facilitada. A cabotagem é o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem efetuado num Estado-Membro por um veículo pertencente a um transportador não residente registado num outro Estado-Membro. (Um operador de veículos de mercadorias com uma licença internacional padrão apenas possui autorização da União para efetuar um máximo de três serviços de cabotagem de sete em sete dias no Estado-Membro de acolhimento. Estes serviços devem ser efetuados após o transporte de bens de um Estado-Membro para o Estado-Membro de acolhimento.) É óbvio que num mercado interno perfeitamente concorrencial as regras restritivas seriam supérfluas, mas tal permanece, por ora, uma aspiração. O levantamento das restrições aos veículos de aluguer facilitaria muito a realização de cabotagem permanente pelos transportadores (cabotagem ilegal) através do simples aluguer de veículos registados no Estado-Membro onde o transportador tem interesse em realizar esse tipo de atividade.

5.7. Para impedir que tal aconteça, o Comité recomenda que se pondere a possibilidade de introduzir uma série de requisitos destinados a consolidar e salvaguardar uma ligação rastreável entre as empresas e os veículos. Estes requisitos deverão incluir:

- a declaração obrigatória do número da matrícula de todos os veículos que estejam a ser utilizados por um transportador nos registos eletrónicos nacionais (REN),
- o acesso em tempo real dos serviços de inspeção rodoviária aos REN, tanto durante operações de fiscalização na estrada como nas empresas,
- inclusão das infrações relacionadas com a diretiva relativa aos veículos de aluguer na chamada lista de categorização de infrações que acarretam a perda de idoneidade.

Bruxelas, 6 de dezembro de 2017.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS
