



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 21 декември 2021 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2017/0113(COD)

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на
ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за
изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни
средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари
– Изложение на мотивите на Съвета
– Прието от Съвета на 20 декември 2021 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 1 юни 2017 г. Европейската комисия представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от първия пакет за мобилността.
2. Настоящото предложение изменя Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари¹ с цел разширяване на достъпа до пазара за наетите товарни превозни средства и намаляване на сложността на правилата.
3. По време на 8-ия си мандат Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща по това досие. Комисията TRAN определи г-жа Клаудия Монтейро де Агиар (EPP, Португалия) за докладчик и гласува своя доклад на 24 май 2018 г. Европейският парламент прие своята съдържаща 15 изменения позиция на първо четене на пленарната сесия на 15 април 2019 г.²
4. По време на 9-ия парламентарен мандат Комисията TRAN потвърди своя докладчик и на 24 септември 2019 г. реши да започне неформални политически тристранни срещи въз основа на позицията на първо четене.
5. В рамките на Съвета работна група „Сухопътен транспорт“ започна работата си на 1 юни 2017 г. На 13 юни 2017 г. работната група разгледа оценката на въздействието. Делегациите отчетоха очакваното положително въздействие върху навлизането на пазара на наетите превозни средства, но някои от тях подчертаха, че възможните отрицателни последици се нуждаят от допълнителен анализ. Тези опасения бяха свързани с евентуалната данъчна ерозия и с възможността за контролиране във връзка с все още съществуващите тогава ограничения за движението на наетите превозни средства и каботажните превози. Някои делегации не бяха убедени от твърдението, че един по-ефективен пазар за наемане на превозни средства ще има положително въздействие върху околната среда.
6. Съветът (транспорт, телекомуникации и енергетика) проведе на 5 декември 2017 г. първи обмен на мнения по предложението въз основа на доклад за напредъка³.

¹ ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82.

² Вж. ST 5386/19.

³ Вж. ST 14841/17.

7. След допълнителна работа на различни равнища между 2018 г. и 2021 г. Съветът постигна общ подход на 3 юни 2021 г.⁴
8. Между юли и октомври 2021 г. се проведеха преговори между Европейския парламент, Съвета и Комисията като посредник с оглед постигането на споразумение по предложението. На 26 октомври 2021 г. преговарящите постигнаха предварително съгласие по компромисен текст, който впоследствие беше анализиран и одобрен от Комитета на постоянните представители на 12 ноември 2021 г.⁵
9. В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 6 декември 2017 г. и на Комитета на регионите от 1 февруари 2018 г.
10. Предвид временното споразумение между съзаконодателите и след редакция от юрист-лингвистите на 20 декември 2021 г. Съветът прие позицията си на първо четене по предложението.

II. ЦЕЛ

11. С Директива 2006/1/ЕО бяха кодифицирани предходните правила и беше предвидена минимална степен на отваряне на пазара по отношение на използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари между държавите членки, както за предприятия, установени на тяхна територия, така и за предприятия, установени в друга държава членка. Същевременно директивата:
 - дава възможност на държавите членки да ограничат използването на наети превозни средства от предприятия, установени на тяхна територия, само до предприятия, които са регистрирани в същата държава членка, като наред с това допуска да се забрани използването на наети превозни средства с обща допустима максимална маса в натоварено състояние над шест тона за операции за собствена сметка;
 - се ограничава, по отношение на предприятията, установени в друга държава членка, до наемане на превозни средства, регистрирани в същата държава членка за целите на пътното движение между държави членки.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Комисията предлага Директива 2006/1/ЕО да се измени най-вече с цел премахване на съществуващите ограничения и създаване на ясна и единна регулаторна рамка, като на превозвачите в ЕС бъде даден равен достъп до пазара на наети превозни средства.

III. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

A. Общи положения

13. Въз основа на предложението на Комисията Парламентът и Съветът проведоха преговори с оглед да се постигне споразумение на етапа на позицията на Съвета на първо четене. Текстът на проектопозицията на Съвета отразява напълно компромиса, постигнат между двата съзаконодателни органа.
14. Позицията на Парламента на първо четене съвпадна с виждането на мнозинството при обсъжданията в Съвета по онова време, според което са необходими допълнителни законодателни усилия, за да се укрепят разпоредбите за контрол и да се въведат предпазни мерки с цел да се предотврати използването на либерализацията на пазара преди всичко за избягване от национални данъци върху превозните средства. Общият подход на Съвета, който беше договорен повече от две години след позицията на Парламента на първо четене, потвърди тази паралелна оценка и отрази в допълнение, по отношение на разпоредбите за контрол, финализирането на другите законодателни инициативи в областта на отварянето на пазара в първия пакет за мобилността.
15. Компромисът, отразен в позицията на Съвета на първо четене, съдържа следните основни елементи:

а) Разграничение между достъпа на чуждестранни дружества до пазара на наети превозни средства и достъпа на собствени дружества

16. В настоящата директива и в предложението на Комисията се предоставя по същество едно и също право за наемане на превозни средства както от дружества, установени в регулиращата държава членка (член 3), така и от дружества, установени в държава членка, различна от регулиращата (член 2). И Парламентът (изменения 3, 4 и 9), и Съветът обаче подкрепиха разграничаването на тези случаи. В случай че дружеството е установено в друга държава членка, а наетото превозно средство е надлежно регистрирано в която и да е държава членка, достъпът до пазара не следва да се ограничава от държава членка, в която дружеството не е установено. Това следва да бъде отправна точка и в случаи на дружества, установени в държавата членка; въпреки това, за използването на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, държавата членка по установяване следва да разполага с определени предпазни мерки, които да позволяват ограничение.

б) Възможности за ограничаване на достъпа до наети превозни средства за дружества, установени в държавата членка

17. Като се има предвид това споразумение за разграничаване на случаите, преговорите се съсредоточиха върху обхвата на предпазните мерки за ограничаване на достъпа до наети превозни средства, за да се избегнат фискалните нарушения (изменения 4 и 11 на Парламента; общ подход на Съвета – член 3, параграф 2 от изменената директива).

18. За постигане на компромис по възможността за ограничаване на срока на договора за наем на превозно средство, регистрирано в друга държава членка, позициите на институциите съвпаднаха. Компромисът гарантира, че при мерки, предприети от държава членка, договорът за наем винаги може да обхваща поне два последователни месеца в рамките на една календарна година. Възможност да се изисква договор да не може да бъде по-дълъг от 30 дни е налице, ако това изискване произтича от правилата на държавите членки за регистрация на превозните средства.

19. Що се отнася до възможността за ограничаване на дела на превозните средства, регистрирани в друга държава членка, спрямо местния автомобилен парк, позициите на двете институции са в полза на гарантиран минимален дял от 25%. Договореният текст добавя технически подробности към изменението на Парламента.

20. И накрая, трябваше да бъде намерено решение по отношение на незадължителните ограничения за използването на наети превозни средства при транспортни операции за собствена сметка (изменения 28 и 34 на Парламента; общ подход на Съвета – член 3, параграф 2, буква в) от изменената директива). Позицията на Парламента бе по-широка, доколкото ограничението би се прилагало и за превозни средства, регистрирани в държавата членка, в която е регистрирано дружеството; а позицията на Съвета бе по-широка, доколкото не се правеше разграничение в зависимост от теглото на превозното средство. Комисията беше готова да приеме предпазна мярка в съответствие с логиката на другите предпазни мерки, но настоя за прекратяване на едно правило, с което се позволява освобождаване на операциите за собствена сметка по общ ред. Накрая, Парламентът прие позицията на Съвета в това отношение.

в) Мониторинг и контрол

21. Като се има предвид, че настоящите правила не предоставят свобода за наемане на превозно средство, което не е регистрирано в държавата членка, в която е установено дружеството, въпросът за мониторинга и контрола на използването на наетите превозни средства, по-специално в контекста на съществуващите пазарни ограничения за каботажните превози⁶, бе от голямо значение за постигането на компромис.

22. Позицията на Парламента съдържаше строга рамка за контрол (изменения 5 и 12), която се различаваше от позицията на Съвета главно по отношение на използването на канали за сътрудничество между държавите членки. Компромисът се състоеше в това текстът относно механизма за сътрудничество – по-описателен, отколкото в позицията на Съвета, да бъде приведен в съответствие с правилата за сътрудничество в Регламент (ЕО) № 1071/2009, които бяха модернизирани с първия пакет за мобилността. За да се избегне непропорционална административна тежест, Парламентът прие, че информацията относно наетите превозни средства не е необходимо да се съобщава всеки път, когато превозното средство се наема, при условие че е налична и достъпна в държавата членка, извършваща проверки по пътищата (нови членове 3а и 5б).

⁶ Вж. член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009.

г) Транспониране и оценка на политиката

23. В компромисния текст се предвижда краен срок за транспониране (член 2 от директивата за изменение), близо до въвеждането на новите разпоредби за контрол в първия пакет за мобилността, което се очаква да стане до август 2023 г.
24. Задължението на Комисията да докладва за прилагането и въздействието на директивата (изменения 7 и 13 на Парламента, нов член 5а от изменената директива) беше преразгледано чрез сближаване на позициите по отношение на графика и очакваните теми на доклада.

Б. Други елементи на позицията на Съвета

25. Съветът прие преформулираните изменения на Парламента (съображения 2 и 4 от изменения 1 и 6 на Парламента). Следните други елементи, добавени от Съвета към предложението на Комисията, влязоха в окончателния текст на позицията на Съвета:
- едно съображение (съображение 8) и свързаните с него части от член 3, параграф 2 се отнасят до средствата за контрол, когато държава членка е ограничила продължителността на договор за наем, сключен от дружества, установени на нейна територия;
 - в съответствие с други неотдавнашни законодателни актове на ЕС⁷ държавите членки трябва да приемат представянето в електронна форма на документите, които водачът трябва да съхранява на борда (съображение 6, член 2, параграф 2 от изменената директива).

⁷ Вж. например член 8, параграф 4а от Регламент (ЕО) № 1072/2009 и член 5 от Регламент (ЕС) 2020/1056.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

26. Позицията на Съвета запазва основните цели на предложението на Европейската комисия и напълно отразява компромиса, постигнат при неформалните преговори между Съвета и Европейския парламент с подкрепата на Европейската комисия.
27. Компромисният текст беше потвърден с писмо от председателя на Комисията TRAN на Европейския парламент до председателството от 16 ноември 2021 г.; впоследствие той беше приет от Съвета (Околна среда) на 20 декември 2021 г. като позиция на първо четене.
-