



Брюксел, 12 май 2021 г.
(OR. en)

8639/21

Междуинституционално досие:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители (I част)/ Съвета
№ предх. док.:	ST 8379/21 + COR 1
№ док. Ком.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт, телекомуникации и енергетика</u>) на 3 юни 2021 г. Предложение за 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 – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Комисията представи своето предложение за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари през май 2017 г. като част от пакета за мобилността I.
2. 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.
3. 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.
 4. Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент определи за докладчик г-жа Клаудия Монтейро де Агиар (ЕРР, Португалия). Парламентарната комисия TRAN гласува по нейния доклад на 24 май 2018 г., а на 15 януари 2019 г. Европейският парламент прие позицията си на първо четене, която съдържа 15 изменения¹.
 5. Европейският икономически и социален комитет и Комитетът на регионите приеха становищата си съответно на 6 декември 2017 г. и на 1 февруари 2018 г.

II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

6. Комисията представи предложението си, заедно с оценката на въздействието, на работна група „Сухопътен транспорт“ на 1 и 21 юни 2017 г. След това работната група заседаваше редовно по време на естонското, румънското, българското и хърватското председателство. На няколко пъти досието беше представяно на Съвета с цел постигане на общ подход, а през юни 2020 г. – на Комитета на постоянните представители с цел мандат за преговори.

¹ Вж. док. ST 5386/19.

7. Членовете на работната група продължиха работата си по време на португалското председателство на неформални срещи на 9 и 24 февруари, 9 и 24 март и 19 април 2021 г. Председателството предложи някои изменения на компромисния текст, по-специално в член 3, параграф 2 и съображения 5 и 6 от изменената директива, което позволява на дадена държава членка да ограничи използването на наети превозни средства от предприятия, установени на нейна територия, както и в член 3а, параграф 3 от изменената директива и член 2 от директивата за изменение, което се отнася до прилагането на инструменти за контрол и срока за транспониране за държавите членки.
8. Повечето делегации подкрепиха предлаганите промени и са в състояние да приемат като компромис текста във вида след последователното преработване. Някои от тях продължават да имат опасения за възможното отрицателно отражение върху държавните приходи. Няколко делегации не подкрепят предложението, някои от които възнамеряват да се въздържат в по-нататъшния процес, по-специално тъй като считат, че преработената директива ще увеличи риска от скрити незаконни каботажни превози.
9. На 28 април 2021 г. Комитетът на постоянните представители даде насоки за по-нататъшната работа, като отчете широката подкрепа за бъдещите действия, предложени от председателството. След това председателството разпространи нов коригиран компромисен текст², който е идентичен с приложения към настоящия доклад. Нито една делегация не направи допълнителни коментари.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

10. Комитетът на постоянните представители се приканва да потвърди компромиса, постигнат на равнище работна група, и да предаде преработения текст на предложението на Комисията, изложен в приложението, на Съвета за постигане на съгласие по общ подход.

² Вж. док. 8379/21 + COR 1.

Предложение за

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

1. В Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵ е предвидено минимално ниво на отваряне на пазара по отношение на използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари.

³ ОВ С , , стр. .

⁴ ОВ С , , стр. .

⁵ Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (кодифицирана версия) (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82).

2. Използването на наети превозни средства може да намали разходите на предприятията, превозващи товари за собствена или чужда сметка, и едновременно с това да увеличи тяхната оперативна гъвкавост. По тази причина това може да допринесе за увеличаване на производителността и конкурентоспособността на съответните предприятия. Освен това, тъй като наетите превозни средства често са по-нови в сравнение със средната възраст на собствените превозни средства, те са и по-безопасни и замърсяват по-малко.
 3. Директива 2006/1/ЕО не дава възможност на предприятията да се възползват в пълна степен от използването на наети превозни средства. Въпросната директива позволява на държавите членки да ограничават използването от предприятията, установени на територията им, на наети превозни средства с общо допустимо товарно тегло над шест тона за операции за собствена сметка. Освен това държавите членки не са длъжни да разрешават използването на наето превозно средство на територията си, ако то е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с правото в държава членка, различна от тази на установяване на наемащото го предприятие.
 4. За да могат предприятията да се възползват в по-голяма степен от предимствата, които предоставя използването на наети превозни средства, следва да им се разреши да използват наетите превозни средства във всички държави членки, а не само в тази, където са установени. Това би им помогнало да отговарят по-специално на краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или да заменят неизправни или повредени превозни средства.
- (4a) На държавите членки не следва да се разрешава да ограничават използването на своя територия на превозно средство, наето от предприятие, установено на територията на друга държава членка, ако превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с правото на коя да е държава членка и, ако превозното средство изисква заверено, вярно с оригинала копие на лиценза на Общността в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009, неговото използване е разрешено от държавата членка по установяване на предприятието по силата на въпросното заверено, вярно с оригинала копие.
- (4б) За да се опрости предоставянето на съответните доказателства, документите в електронна форма следва да се признават като средство за доказване на съответствие с Директива 2006/1/ЕО.

5. Нивото на данъчно облагане на автомобилния транспорт все още се различава значително в Съюза. Поради това някои ограничения, които също непряко влияят върху свободата на предоставяне на услуги за наем на превозни средства, продължават да са обосновани, за да се избегнат фискалните изкривявания. Следователно държавите членки следва да имат възможност да ограничават периода от време, през който установени на тяхната съответна територия предприятия могат да използват наето превозно средство, регистрирано или пуснато в движение в друга държава членка. Освен това те следва да могат да ограничават броя на такива превозни средства, наети от предприятия. Това ограничение следва да не отива по-ниско от определен дял от броя на превозните средства на разположение на предприятието, изчислен без превозните средства, наети в друга държава членка и нерегистрирани в държавата членка, в която е установено предприятието.
- (5а) С цел подобряване на прилагането на ограничение върху използването на наето превозно средство, което е регистрирано или пуснато в движение в съответствие със законите на държава членка, различна от тази, в която е установено наемащото предприятие, държавата членка следва да има възможност да изисква продължителността на договора за наем да не превишава разрешения срок за използване на въпросното превозно средство. В допълнение валидността на заверените, верни с оригинала копия на лиценза на Общността, издаден в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009, може да се ограничи до срока, съответстващ на продължителността на договора за наем. Освен това регистрационният номер на наетото превозно средство може да бъде посочен във въпросните заверени, верни с оригинала копия.

- (5б) Движението на наетите превозни средства не следва да възпрепятства наблюдението и контрола на законосъобразността на операциите, извършвани от оператори в държави членки, различни от тяхната държава членка на установяване. В съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁶ националните електронни регистри трябва да съдържат регистрационните номера на превозните средства, с които разполага дадено предприятие за автомобилни превози. Тази информация следва да обхваща и превозните средства, наети в държава членка, различна от държавата членка на установяване на предприятието. Регламент (ЕО) № 1071/2009 предвижда още данните, които се съдържат в националните електронни регистри, да бъдат достъпни за органите на останалите държави членки; националните електронни регистри следва да дават възможност за целево търсене, що се отнася до превозни средства с регистрационен номер, различен от издаваните в държавата членка на установяване.
- (5в) За да се гарантира, че задължението за предоставяне на информация за регистрационния номер на наето превозно средство в националния електронен регистър се изпълнява по един и същи начин, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка с минималните изисквания за данните, които трябва да се вписват в националния електронен регистър. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁷.
- б. За да се позволи транспортните операции за собствена сметка да се извършват по по-ефикасен начин, държавите членки следва да нямат повече правото да ограничават възможността за използване на наети превозни средства за тези операции. Въпреки това, за да се избегнат потенциални фискални проблеми, тази възможност следва да се запази, ако превозното средство е регистрирано извън държавата членка на установяване на предприятието, което го използва.

⁶ Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51). [Позоваването включва последните изменения с Регламент (ЕС) 2020/1055, пакет за мобилността I.]

⁷ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

7. Прилагането и въздействието на [...]Директива 2006/1/ЕО следва да се наблюдава от Комисията, която документира наблюденията си в доклад. В този доклад следва да се обърне специално внимание на това дали Директива 2006/1/ЕО, изменена с настоящата директива, е довела до увеличение на използването на по-стари превозни средства или определени видове превозни средства и по този начин е оказала влияние върху пътната безопасност, дали е породила трудности във връзка с прилагането, в т.ч. спазването на правилата за каботаж, както и на отражението върху данъчните приходи на държавите членки. Изготвянето на този доклад би било улеснено, ако държавите членки предоставят на Комисията на доброволни начала съответната информация относно данъчните приходи. Всякакво бъдещо действие в тази област следва да се разглежда с оглед на посочения доклад.
8. Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от [...] държави членки, а поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и въпросите, които се цели да се решат с Директивата, могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
9. Поради това Директива 2006/1/ЕО следва съответно да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2006/1/ЕО се изменя, както следва:

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) уводната част се заменя със следното:

„Всяка държава членка разрешава използването на територията си на превозни средства, наети от предприятия, установени на територията на друга държава членка, при условие че:“;

ii) буква а) се заменя със следното:

„а) превозното средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие със законите на която и да е държава членка и се използва в съответствие с разпоредбите на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009 в държавата членка по установяване на предприятието, което го използва, ако е приложимо.“;

б) в параграф 2 уводната част се заменя със следното:

„Доказателства за съответствие с условията, посочени в параграф 1, букви а)—г), се предоставят чрез следните документи, които трябва да се намират в превозното средство и се представят на хартиен или електронен носител:“;

2. Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

1. Държавите членки вземат необходимите мерки с оглед на това предприятията, установени на тяхната съответна територия, да могат да използват наети превозни средства за автомобилен превоз на товари при същите условия, които се прилагат за собствените им превозни средства, при условие че са спазени условията по член 2.
2. Когато наетото превозно средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие със законите на друга държава членка, държавата членка на установяване на предприятието може:
 - а) да ограничи срока за използване на такива превозни средства на собствената си територия, при условие че позволява използването на наетото превозно средство от същото предприятие за период от 30 последователни дни в дадена календарна година; в този случай може да се предвиди изискване срокът на договора за наем да не превишава времето ограничение, определено от държавата членка;
 - б) да ограничи броя на такива превозни средства, които могат да бъдат използвани от дадено предприятие, при условие че позволява използването на минимален брой превозни средства. Този минимален брой е най-малко 25% от автомобилния парк от товарни превозни средства, който е на разположение на предприятието съгласно член 5, параграф 1, буква ж) от Регламент (ЕО) № 1071/2009 или към 31 декември на годината, предхождаща използването на наетото превозно средство, или в деня, в който предприятието започва да използва наетото превозно средство, както е определено от държавата членка. На предприятие, чийто автопарк се състои от минимум едно и по-малко от четири превозни средства, се разрешава да използва поне едно такова наето превозно средство. Минималният дял в съответствие с настоящата буква се отнася за автомобилния парк от товарни превозни средства, който е на разположение на предприятието въз основа на превозните средства, регистрирани или пуснати в движение в съответствие със законодателството на тази държава членка;
 - в) да ограничи използването на такива превозни средства за транспортни операции за собствена сметка.“

2а) Въмква се следният член 3а:

„Член 3а

1. Държавите членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че регистрационният номер на наето превозно средство на разположение на предприятие за автомобилни превози, за което се прилага Регламент (ЕО) № 1071/2009, когато това превозно средство е регистрирано или пуснато в движение в съответствие със законодателството на държава членка, различна от държавата членка, в която е установено наемащото превозното средство предприятие, се вписва в националния електронен регистър, посочен в член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Държавите членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че обработването на данните, посочени в първа алинея от настоящия параграф, е в съответствие с изискванията за информацията, посочена в член 16, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕО) № 1071/2009, както е посочено в член 16, параграф 2, трета и пета алинея и в член 16, параграфи 3 и 4 от посочения регламент.

2. Не по-късно от 14 месеца след приемането на акт за изпълнение относно обща формула за изчисляване на степента на риска, както е посочено в член 9, параграф 1, втора алинея от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*, чрез актове за изпълнение Комисията приема минималните изисквания за данните, които се въвеждат в националния електронен регистър, за да се улесни взаимната свързаност на регистрите, и определя функционалните възможности, които позволяват тази информация да бъде предоставяна на компетентните органи по време на пътни проверки. Тези минимални изисквания и функционални възможности съответстват на изискванията и функционалните възможности, установени съгласно член 16, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5б, параграф 2.

3. Държавите членки гарантират, че данните, посочени в първа алинея, са на разположение на компетентните органи по време на пътни проверки.“;

* Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).“;

- 3) Вмъкват се следните членове:

„Член 5а

До [5 години след срока за транспониране на директивата, посочен в член 2, параграф 1 от настоящата директива за изменение] Комисията представя на Европейския парламент и Съвета доклад за прилагането и въздействието на настоящата директива. В този доклад се съдържа информация за използването на превозни средства, наети в държава членка, различна от държавата членка на установяване на предприятието, наемащо превозното средство. Освен това в доклада се анализира влиянието върху пътната безопасност, върху данъчните приходи и върху спазването на правилата за каботажните превози в съответствие с Регламент (ЕО) № 1072/2009. Въз основа на този доклад Комисията преценява дали е необходимо да предложи допълнителни мерки.

Член 5б

Комисията се подпомага от комитета, който е създаден с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета.

При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета**.

* Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

** Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“

Член 2

1. Държавите членки приемат необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, не по-късно от 21 август 2023 г.⁸

Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване.

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

⁸ [Забележка: Съответства на 36 месеца след влизането в сила на Регламент 2020/1055.]

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на ... година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател
