



Брюксел, 30 май 2018 г.
(OR. en)

9259/18

Междуинституционални

досиета:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220

SOC 301

EMPL 237

MI 379

COMPET 361

CODEC 832

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
№ док. Ком.:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Комисията прие трите предложения на 31 май 2017 г. като част от първата вълна от пакета за мобилността. Основните подходи на отделните предложения са следните:
 - *Достъп до професията и до пазара*: затягане и хармонизиране на условията за създаване на дружества и подобряване на сътрудничеството между държавите членки в борбата с дружествата „пощенски кутии“; задължително лицензиране на превозвачите, използващи леки търговски превозни средства; преразглеждане и опростяване на ограниченията за каботажните превози и на свързаните с тях механизми за контрол; преминаване към електронни документи;
 - *Време на управление и почивка и тахографи*: въвеждане на по-голяма гъвкавост при използването на периодите на седмична почивка, за да се улесни редовното завръщане у дома на водачите; ясно задължение за превозвачите да осигуряват подходящо и платено жилищно настаняване извън шофьорската кабина; задължение за въвеждане на граничните пунктове в тахографа, за да се улесни контролът;
 - *Командироване на работници в автомобилния транспорт и прилагане на социалното законодателство*: изясняване на прилагането на принципите за „командирането на работници“ посредством въвеждане на праг за времето, прекарано в държава членка (три дни на месец в случай на международен транспорт), след което се прилагат националните разпоредби относно минималната работна заплата и платения годишен отпуск; подробни контролни списъци за проверка в приемащата държава членка, въз основа на хармонизиран метод за класифициране на риска, които да обхващат и Директивата за работното време.
2. Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент (TRAN) назначи г-н Ismail Ertug (S&D, DE) за докладчик по предложението за изменение на регламенти 1071/2009 и 1072/2009, г-н Wim van de Camp (EPP, NL) за докладчик по предложението за изменение на регламенти 561/2006 и 165/2014, и г-жа Merja Kyllönen (EUL/NGL, FI) за докладчик по предложението за изменение на Директива 2006/22/EO и за определянето на специфични правила относно командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт. Комисията планира да гласува по съответните предложения на 4 юни 2018 г. Комисията по заетост и социални въпроси (EMPL) даде становища по първото предложение на 30 април 2018 г., по второто — на 26 април 2018 г., а по третото — на 4 май 2018 г.

3. Европейският икономически и социален комитет прие две становища по трите предложения на 18 януари 2018 г., а Европейският комитет на регионите прие едно становище по трите предложения на 1 февруари 2018 г.

II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

4. Работна група „Сухопътен транспорт“¹ разгледа предложенията в рамките на предходните председателства в периода 1 юни—6 ноември 2017 г., в резултат на което беше изготвен доклад за напредъка¹, който беше представен на Съвета на 5 декември 2017 г.
5. Делегациите на DK и UK внесоха резерви за парламентарно разглеждане. Резервата за парламентарно разглеждане, внесена от PL, беше оттеглена неотдавна. Няколко делегации поддържат резерви за разглеждане по части от текста, по-специално по отношение на използването на Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП) за целите на административното сътрудничество, както и по отношение на предоставянето на правомощия на Комисията.
6. В рамките на българското председателство работната група разгледа проекта за компромисен текст на председателството във връзка с тези предложения на 16 заседания, проведени в периода 16 януари—14 май 2018 г. Важно е да се отбележи, че всички делегации гледат на трите предложения като на толкова тясно свързани помежду си, че напредъкът по тях трябва да се осъществява паралелно. Някои делегации виждат също толкова важна взаимна свързаност и с предложението за преразглеждане на Директивата относно комбинирания транспорт².
7. Постигнат беше съществен напредък по техническите аспекти и по някои политически въпроси. Конкретно по отношение на Регламент 1071/2009 относно достъпа до професията, компромисното предложение на председателството взема предвид следните опасения:

¹ Док. 14841/17.

² Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (док. 14213/1/17 REV 1).

- ограничаване на включването в системата за лицензиране на превозвачи, които използват леки търговски превозни средства (ЛТПС) до превозвачите, които използват ЛТПС с маса над 2,5 тона при международен транспорт. Това адаптиране на изискването за лицензиране е придружено от разширяване, в сравнение с предложението, на изискванията, които трябва да бъдат изпълнени за получаването на такъв лиценз: превозвачите, които използват ЛТПС, трябва да отговарят на стандартните изисквания, като се добавя разпоредба за запазване на придобитите права по отношение на доказването на професионална компетентност;
- укрепване на някои от елементите, необходими за да се демонстрира ефективно и стабилно установяване в държава членка. Наред с това компромисното предложение съдържа някои незадължителни елементи, които държавата членка може да прилага при оценката на тази връзка;
- запазване на предвиденото в предложението понятие за диференцирани финансови изисквания в зависимост от категорията на използваните превозни средства, като същевременно се предвижда известна гъвкавост за прилагане на по-строги изисквания и относно начините за доказване, че това изискване е спазено;
- по отношение на националните регистри, намаляване на допълнителната работна натовареност, като същевременно се предвижда по-подробна уредба и стандартизиране на процедурата за административно сътрудничество;
- намаляването на допълнителните задължения за докладване на държавите членки, по отношение на съдържанието и честотата на докладването, което позволява на Комисията да се изпрати комбиниран доклад по регламенти 1071/2009 и 1072/2009.

8. Що се отнася до Регламент 1072/2009 относно достъпа до пазара, компромисното предложение на председателството взема предвид следните опасения:

- хармонизиране на изискванията за лицензиране за извършване на международен превоз на товари с новото изискване за лицензиране за превоз с ЛТПС с маса над 2,5 тона; в случаите когато се прилагат диференцирани финансови изисквания за достъп до професията, лицензът на Общността за превозното средство трябва да уточнява, че той обхваща само ЛТПС;
- включване в съображение на насоки относно оценката на празни контейнери или палети в контекста на последващи каботажни превози;

- въвеждане на известна гъвкавост при планирането и извършването на крайпътни проверки относно правилата за каботажен превоз;
- хармонизиране на докладването на държавите членки до Комисията с докладването им съгласно Регламент 1071/2009.

9. Що се отнася до Регламент 561/2006 относно времето за почивка на водачите, компромисното предложение на председателството взема предвид следните опасения:

- ограничаване на освобождаването за превозни средства, използвани за нетърговски превоз, до максимална маса 12 тона, докато предложението на Комисията предвиждаше премахване на ограничението върху теглото; по-подробна уредба на новото определение за „нетърговски превоз“;
- запазване на съществуващата гъвкавост за прилагане на компенсация за намалена седмична почивка към друг период на почивка с продължителност най-малко девет часа;
- предвиждане на малко по-голяма гъвкавост за отклоняване от правилата относно периодите на шофиране и почивка при извънредни обстоятелства, когато водачът желае да стигне до оперативната централа на работодателя или до своето местоживееене;
- изменение на списъка на незадължителните национални освобождавания, така че бъдат включени и отдалечените области, които не са свързани с континенталната територия, и допускане на освобождаване за превозни средства, доставящи готови бетонови смеси, с оглед на бързо развалящия се товар и на ограничения обхват на операцията;
- предотвратяване на допълнителни конкуренти предимства за превозвачи от трети държави на територията на ЕС, чрез изтъкване на необходимостта Комисията да направи оценка на ситуацията, след което да предложи решения.

10. Що се отнася до Регламент 165/2014 относно тахографите, компромисното предложение на председателството взема предвид следните опасения:

- актуализиране на обхвата на правото на Съюза, което правилата относно тахографите се предполага да подкрепят, чрез подобро наблюдение на спазването, и актуализиране на разпоредбите, свързани със защитата на данните;
- задължаване на Комисията да приеме спецификации за втората версия³ интелигентни тахографи в рамките на 12 месеца след влизането в сила на акта за изменение; задължение за новорегистрираните превозни средства да разполагат с тази най-нова версия в превозното средство;
- задължително използване на тахографи, които осигуряват интерфейс с външно устройство в превозни средства, които ще бъдат регистрирани след разработването на втората версия интелигентни тахографи;
- допускане на повторно запечатване на тахографи от квалифицирани или оправомощени служители на контролните органи, които са нарушили целостта на пломбата с цел извършване на контрол;
- уточняване на задължението за въвеждане на информация относно преминаването на границите в тахографите, които не извършват това автоматично; по този начин на водача се предоставя гъвкавост да изчака следващата редовна спирка, за да изпълни това задължение;
- по-стриктни задължения на водачите, които използват аналогови тахографи, по отношение на документирането на преминаване на граници и на периода за съхранение на документацията на борда на превозното средство.

³ най-новата версия интелигентни тахографи ще бъде въведена през 2019 г. и нейна основна характеристика ще бъде спътниковата връзка. Втората версия ще даде възможност за автоматично регистриране на преминаването на границите, което е нова характеристика, предложена от Комисията.

11. Що се отнася до Директива 2006/22/ЕО за прилагането на социалните правила и относно специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт, компромисният текст на председателството взема предвид следните опасения:
- запазване на предвидената в предложението на Комисията концепция за инкорпориране на контрола за спазване на Директивата относно условията на труд в Директивата за прилагането на социалните правила, като се предвиди по-голяма гъвкавост относно начините на организиране на контрола; внасяне на допълнителна яснота относно това кои правила в тази директива, като цяло, подлежат на контрол при крайпътни проверки;
 - използване на Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП) за целите на административното сътрудничество;
 - предоставяне на правомощие на Комисията да приема делегирани актове за актуализиране на списъка и на свързаната с това тежест на нарушенията, както и за актуализиране на правилата относно осигуряването на стандартно оборудване за изпълнителните звена и списъците, които уточняват субектите на пътните проверки и проверките в помещенията;
 - предотвратяване на допълнителни конкуренти предимства за превозвачи от трети държави на територията на ЕС, чрез изтъкване на необходимостта Комисията да направи оценка на ситуацията, след което да предложи решения.
12. По отношение на някои от тези решения редица делегации запазват резервите си или изискват да се въведат допълнителни елементи.
13. Комитетът на постоянните представители предостави насоки за по-нататъшната работа на 2 май 2018 г. Проведеното обсъждане потвърди, че въпреки че като цяло делегациите са съгласни с целите на предложенията и споделят желанието за постигане на напредък, вижданията им относно най-добрите начини за осъществяването на тези цели все още се различават. На 25 май 2018 г. Корепер подготви дописото за внасяне в Съвета.

III. НЕРЕШЕНИ ВЪПРОСИ

14. Като се има предвид взаимната свързаност на досиетата и с оглед на съществения напредък по техническите аспекти, въпросите, които са най-силно чувствителни с оглед на постигането на напредък към цялостен компромис за индикативна позиция на Съвета, са:

- преходната фаза относно новото изискване за лицензиране за леки търговски превозни средства (регламенти 1071/2009 и 1072/2009);
- правилата за каботажа (Регламент 1072/2009);
- организацията на периодите на седмична почивка и мястото, на което да се ползват (Регламент 561/2006);
- честотата на правото за „завръщане у дома“ (Регламент 561/2006);
- преоборудването на превозни средства в движение с интелигентни тахографи (Регламент 165/2014);
- специалните правила относно командироването на водачи, по отношение на неговия обхват, продължителност и контрол (*lex specialis*).

а) Преходната фаза относно новото изискване за лицензиране за леки търговски превозни средства (регламенти 1071/2009 и 1072/2009)

15. В последното си компромисно предложение председателството предлага постепенно въвеждане, в рамките на две години след влизане в сила на акта за изменение, на изискванията за лицензиране за превозвачи, използващи ЛТПС с маса над 2,5 тона, използвани на пазара на международни автомобилни превози на товари. Голям брой делегации подкрепят това предложение, докато значителна група от други делегации настояват за по-дълъг преходен период.

б) Правила за каботаж (Регламент 1072/2009)

16. За да се преодолее застоят, предизвикан от различията в оценките на въздействието на опростените правила за каботажен превоз, в последното си компромисно предложение председателството предлага да се запазят сега действащите правила, като се допълнят с двудневен „период на прекъсване“ между допустимите цикли за каботажни превози, за да се предостави инструмент за противодействие на злоупотребите. Много делегации гледат на това като на позитивна възможност за пробив, като изразяват съжаление, че така желаното опростяване няма да се осъществи, но отбелязват също, че технологиите за контрол ще се подобрят в бъдеще. Значителна част от делегациите се противопоставят на въвеждането на каквито и да било допълнителни елементи на ограничаване на действащите правила за каботаж.

в) Организация на периодите на седмична почивка и мястото, на което да се ползват (Регламент 561/2006)

17. В последното си компромисно предложение председателството предложи да се приеме подходът на Комисията за организиране на седмичните почивки в рамките на схема от четири седмици (вместо две седмици, както е сега), като същевременно се измени предложението в смисъл, че компенсацията за намалена седмична почивка трябва да се ползва преди края на четвъртата седмица, следваща седмицата, в която е ползвана намалената седмична почивка. Делегациите са разделени по отношение на този подход.
18. Разделение има и по отношение на предложението на председателството да се предвиди дерогация от забраната за прекарване на редовната седмична почивка в шофьорската кабина на превозното средство, при условие че се използват отговарящи на условията безопасни и комфортни паркинги. Делегациите, които се противопоставят на тази дерогация, съответно не са съгласни и да се предостави правомощие на Комисията да посочи критериите, на които трябва да отговарят такива паркинги. Някои от делегациите, които подкрепят идеята за дерогацията, изтъкнаха, че липсват достатъчен брой специализирани зони, в които водачите да могат да използват тази дерогация. В последното си компромисно предложение председателството включи текст, който предвижда да се разреши на водачите да ползват седмичната си почивка в кабината на камиона, докато бъдат създадени достатъчно специализирани зони в ЕС.

г) Честота на правото за „завръщане у дома“ (Регламент 561/2006)

19. Въпреки че като цяло делегациите са съгласни с компромисното предложение на председателството мястото на връщане у дома, което превозвачът да бъде задължен да предложи на своите водачи, да бъде или оперативната централа или местоживеенето на водача, те запазват различните си позиции относно редовната схема за такова връщане. Председателството предложи тази честота да бъде на всеки шест седмици, в сравнение с предложението на Комисията, което предвижда три седмици. Голям брой делегации поискаха по-кратък период. Освен това председателството предложи да се поясни, че това задължение не засяга правото на водачите да изберат всяко друго място за своята почивка. Компромисният текст на председателството предвижда контролът за спазването на това задължение (член 8, параграф 8а) от предприятието да се извършва в помещенията на предприятието..

д) Преоборудване на превозни средства в движение с интелигентни тахографи (Регламент 165/2014)

20. По принцип делегациите са съгласни с действията на председателството за постигане на напредък в преоборудването на превозните средства с интелигентни тахографи. Комисията представи проучване на оперативните аспекти на това преоборудване. Все още има различия във вижданията, най-вече по следните елементи:
- кои категории тахографи следва да попаднат в първата вълна за преоборудване (четири години след приемането на спецификациите за версия 2 на интелигентните тахографи);
 - кога следва да бъде завършена втората вълна (председателството предлага 7 години след приемането на тези спецификации);
 - дали превозните средства, които вече ще използват интелигентните тахографи, въведени през 2019 г., следва да бъдат задължени също да се преоборудват с новата версия.

е) **Специални правила относно командироването на водачи, по отношение на неговия обхват, продължителност и контрол (*lex specialis*)**

21. В обсъждането досега като основна трудност се очерта прилагането на правилата за командироване спрямо професионални водачи на камиони, които извършват превози в държави членки, извън държавата членка, в която е установено тяхното дружество. Делегациите са разделени по отношение на прилагането на гратисен период за прилагане на съществените правила за командироване спрямо превозни средства, извършващи международен превоз на товари, и дали превозните средства, които осъществяват каботажен превоз, също следва да подлежат, при по-стриктни условия, на такъв гратисен период. Различията във вижданията обхващат и въпроса за изчисляването на този гратисен период, по-специално дали следва да се отчитат полудни и дали при изчисляването следва да се вземат предвид редовните седмични почивки. Последното компромисно предложение на председателството предвижда разграничение между гратисния период, който да се прилага при международния превоз на товари (седем последователни дни в един календарен месец) и по-кратък гратисен период (три последователни дни в един календарен месец), приложим когато водачът извършва каботажен превоз.
22. Почти всички делегации подкрепят предложението на Комисията за ограничаване на изискванията за документация по пътя до затворен списък. Същевременно голям брой делегации не са съгласни със съдържанието на този списък, така както е изменен от председателството, като част от тези делегации изразиха и резерви относно използването на ИСВП за подаване на декларации за командироване.
23. Последният проект за компромисно предложение на председателството се съдържа в допълнения 1—4 към настоящия доклад.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

24. Съветът се приканва да вземе предвид настоящия доклад за напредъка с оглед на подготовката за постигане на по-нататъшен напредък по основните нерешени въпроси по тези предложения от пакета.