



9447/19

TRANS 349
CODEC 1113

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	9140/19
№ док. Ком.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Относно:	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 – Доклад за напредъка

1. През май 2017 г. Комисията представи своето предложение за изменение на Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари. Това предложение е част от първия пакет за мобилността и е свързано с предложеното преразглеждане на правилата за достъпа до професията автомобилен превозвач и достъпа до пазара на товарен автомобилен транспорт (регламенти 1071/2009 и 1072/2009).
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 държавата 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.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

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.

III. 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. Работната група заседава на 7 юли, 11 октомври и 6 ноември 2017 г., в рамките на естонското председателство, и на 26 февруари, 20 март и 24 април 2018 г. в рамките на българското председателство, за да анализира предложението в детайли и да обсъди компромисните предложения на председателството. Първият опит за постигане на общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика от 7 юни 2018 г. беше неуспешен.

¹ Вж. док. 5386/19.

7. Работна група „Сухопътен транспорт“² продължи да разглежда предложението по време на румънското председателство, а именно на 14, 21 и 28 януари, 4 април и 2 май 2019 г., за да обсъди компромисното предложение на председателството². По-голямата част от делегациите отчетоха, че като цяло е постигнат добър напредък по предложението, като част от тях подчертаха, че преминаването към общ подход би позволило това досие да се разглежда паралелно с досиетата от първия пакет за мобилността, след като започнат преговорите с Европейския парламент. Две делегации запазиха без промяна отрицателната си оценка за предложението. Комисията поддържа резерва от общ характер относно резултата от преговорите.
8. Въпреки че по-голямата част от делегациите продължиха да имат опасения относно въздействието върху приходите от данъци върху превозните средства, повечето от тях признаха, че компромисният вариант на председателството дава възможност на държавите членки да ограничат до голяма степен риска (член 1, параграф 2, който заменя член 3 от директивата; съображения 3 и 4). Една делегация смята, че националните правила за регистрация на превозните средства могат да бъдат накарани, ако се допусне повече свобода на движение за наетите превозни средства, а друга делегация се нуждаеше от допълнителен анализ на предложението с оглед на наскоро приети национални закони.
9. Що се отнася до трансграничното използване на наети превозни средства от предприятия, установени в друга държава членка (член 1, параграф 1 - за изменение на член 2 от директивата - ; съображение 4а), повечето делегации биха могли да приемат разширената гъвкавост. Много делегации подчертаха, че в този случай е важно да се предприемат ефективни мерки за контрол, по-специално за наблюдение на каботажните дейности. В това отношение за повечето делегации изглежда разумно да се използва системата на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU)³ (член 1, параграф 2, буква а) — вмъкването на нов член 3а в директивата; съображения 5б и 5в), въпреки че някои от тях считат това за твърде обременяващо или недостатъчно ефективно. Няколко делегации подчертаха, че актуализирането на системата за ERRU ще бъде по-пълно, след като бъдат приети измененията на Регламент 1071/2009 в рамките на първия пакет за мобилността, и подкрепиха координираното извършване на тези актуализации.

² Последната редакция е изложена в документ 9140/19.

³ Европейски регистър на предприятията за автомобилни превози – система за осигуряване на взаимна връзка между националните електронни регистри в съответствие с член 16, параграфи 5 и 6 от Регламент 1071/2009.

10. Комитетът на постоянните представители обсъди компромисното предложение на 15 май 2019 г. От една страна много делегации изразиха подкрепа за компромисния вариант, въпреки някои оставащи рискове, например относно приходите от данъци и контрола върху автомобилните превози, извършени в други държави членки. От друга страна значителен брой делегации изразиха съмнения за това доколко е постижимо договарянето на общ подход още през юни 2019 г. Част от делегациите внесоха отрицателна резерва за разглеждане относно обхвата на задължението на Комисията за оценка във връзка с приходите от данъци (член, параграф 3 - нов член 5а от директивата). След заседанието председателството заключи, че най-подходящият вариант би бил изготвяне на доклад за напредъка, който да послужи като основа за обсъжданията в Съвета.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

11. Председателството счита, че в резултат от постигнатия добър напредък опасенията на държавите членки продължават да намаляват, като същевременно целите на Комисията остават в същността си непроменени.
- а) За да се избегнат нежелани странични ефекти държавите членки могат да въведат ограничения за наемането на превозни средства, регистрирани в други държави членки, от техни предприятия до 30 календарни дни годишно и до 25% от автомобилния парк. Чрез този кратък минимален период следва да бъде възможно да се запазят националните правила относно регистрацията на превозни средства и да се избегне свиването на данъчната основа. Друга гаранция е възможността за ограничаване на наемането на леки търговски превозни средства за операции за собствена сметка. За да се осигури цялостно наблюдение на въздействието върху приходите от данъци, докладът за оценка на Комисията би могъл да обхване и този аспект.
- б) За да се гарантира, че не се злоупотребява с правилата за използване на наети превозни средства от предприятия, установени в друга държава членка, чрез заобикаляне на правила за достъп до пазара, превозните средства трябва да притежават лиценза на Общността, когато това се изисква по силата на Регламент 1072/2009, а държавите членки трябва да имат достъп до информация относно наетите превозни средства в автомобилния парк на автомобилните превозвачи на товари посредством интерфейс на ЕС на националните електронни регистри, ERRU. Предвид факта, че системата ERRU ще бъде преработена в Регламент 1071/2009 (член 16)⁴, компромисният вариант предвижда задължение да се добави информация относно регистрационния номер на наетите превозни средства в националния регистър.

⁴ Вж. общия подход по предложението относно Регламент 1071/2009, документ 15084/18, стр. 16.

12. Председателството отбелязва, че много делегации са изтъкнали връзката с основните досиета от първия пакет за мобилността. Тази връзка има два аспекта: първо, технически аспект, изразяващ се в необходимостта от подобряване на обмена на информация между държавите членки с цел по-ефективно наблюдение и контрол; и второ, аспект, свързан с общия политически дебат относно достъпа до пазара и неговите ограничения. Европейският парламент прие позицията си на първо четене по всички имащи отношение досиета. Съветът постигна общ подход по три предложения от първия пакет за мобилността,⁵ но не и по предложението за наетите превозни средства. Освен това председателството отбелязва, че докато делегациите като цяло признават значението на тази връзка, има различия в становищата им относно подходящия момент за придвижването на това досие – дали то да върви успоредно с останалите досиета или да се разглежда след тях.
13. Във връзка с изложеното по-горе Комитетът на постоянните представители и Съветът се приканват да вземат предвид постигнатия напредък по това досие.
-

⁵ Вж. док. 15084/18.