



Брюксел, 21 май 2019 г.
(OR. en)

9447/1/19
REV 1

Междуинституционално досие:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

ДОКЛАД

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

I. ВЪВЕДЕНИЕ

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 (EPP, 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 председателството; като последният текст е приложен към настоящия доклад за напредъка. По-голямата част от делегациите отчетоха, че като цяло е постигнат добър напредък по предложението, като част от тях подчертаха, че приемането на общия 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 накарнени, 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)² (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 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/или 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 разполагат със заверено, вярно с оригинала копие на лиценза на Общността, когато това се изисква по силата на Регламент 1072/2009. Освен това държавите членки трябва да имат достъп до информация относно регистрационните номера на наетите превозни средства посредством интерфейса на ЕС на националните електронни регистри, ERRU. Предвид факта, че системата ERRU ще бъде преработена в Регламент 1071/2009 (член 16)³, компромисният вариант предвижда задължение да се добави информация относно регистрационните номера на наетите превозни средства в националния регистър.

³ 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,⁴ 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.
-

⁴ Вж. док. 15084/18.

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 комитет⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁶,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁷ е предвидено минимално ниво на отваряне на пазара по отношение на използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари.

⁵ ОВ С , , стр. .

⁶ ОВ С , , стр. .

⁷ 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 нарастване 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 техните съответни територии, 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.

- (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 тези превозни средства, наети от предприятия, установени на тяхната съответна територия.
- (5a) 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 срокът на договора за наем да не превишава разрешените 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 операторите следва да информират органите на държавата членка, в която са установени, за регистрационния номер на всяко моторно превозно средство, с което разполагат, така че тази информация да може да се включи в националния електронен регистър. Същият регламент предвижда 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 Съвета⁸.
- (6) 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 евентуални фискални проблеми, държавите членки следва да могат да ограничат използването за транспортни операции за собствена сметка на превозно средство с обща допустима максимална маса в натоварено състояние не повече от 3,5 тона, ако е регистрирано извън държавата членка по установяване на предприятието, което го използва.
- (7) Прилагането и въздействието на настоящата директива следва да се наблюдава от Комисията, която документира наблюденията си в доклад. В доклада следва да се обърне специално внимание на това дали настоящата директива е довела до използването на по-стари или определени видове превозни средства и по този начин е оказала влияние върху пътната безопасност и дали е породила трудности във връзка с прилагането, в т.ч. спазването на правилата за каботаж. Всякакво бъдещо действие в тази област следва да се разглежда с оглед на посочения доклад.
- (8) Тъй като целите на настоящата директива не могат да се постигнат в достатъчна степен от отделните държави членки, а поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и въпросите, които се цели да се решат с Директивата, могат да се осъществят по-добре на нивото на Съюза, той 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 настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (9) Поради това Директива 2006/1/ЕО следва съответно да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

⁸ 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 1

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

(1) Член 2 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) уводното изречение 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.“

(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 наетото превозно средство на своята съответна 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 времевото ограничение, определено от държавата членка;

- б) да ограничи броя на наетите превозни средства, които могат да бъдат използвани от дадено предприятие, при условие че позволява използването на минимален брой превозни средства. Този минимален брой е поне 25% от автопарка на товарни превозни средства, притежаван от предприятието към 31 декември на годината, предхождаща искането за разрешение за използване на наето превозно средство. 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;
- в) да ограничи използването на такова превозно средство с обща допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона за транспортни операции за собствена сметка.“

2а) вмъква се следният член 3а:

„Член 3а

Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че информацията за регистрационния номер на наето превозно средство се въвежда в националния електронен регистър, посочен в член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Комисията приема чрез актове за изпълнение минималните изисквания за данните, които да се въвеждат в националния електронен регистър. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 5б, параграф 2.“

(3) Вмъкват се следните членове 5а и 5б:

„Член 5а

До ... [Службата за публикации: моля въведете дата, отговаряща на 5 години след срока за транспониране на директивата] Комисията представя на Европейския парламент и Съвета доклад за прилагането и въздействието на настоящата директива. В доклада се съдържа информация за използването на превозни средства, наети в държава членка, различна от държавата членка на установяване на предприятието, наемащо превозното средство предприятие. 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

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014 от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

Член 2

3. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до ... [Службата за публикации: моля въведете дата, отговаряща на 24 месеца след влизането в сила]. 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. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

4. 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 За Съвета

Председател Председател