



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 1 юни 2017 г.  
(OR. en)

---

---

Междувинституционално досие:  
2017/0123 (COD)

---

---

9668/17  
ADD 1

TRANS 212  
CODEC 923  
IA 100

### ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 1 юни 2017 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: SWD(2017) 195 final

---

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА  
ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ 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

---

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 195 final.

---

Приложение: SWD(2017) 195 final

Брюксел, 31.5.2017 г.  
SWD(2017) 195 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

*придружаващ*

**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**

{COM(2017) 281 final}  
{SWD(2017) 194 final}

## Обобщена оценка на въздействието

Оценка на въздействието във връзка с преразглеждането на Регламент (ЕО) № 1071/2009 относно достъпа до професията автомобилен превозвач и на Регламент (ЕО) № 1072/2009 относно достъпа до пазара на международни автомобилни превози

### А. Необходимост от действия

#### В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?

Основните установени проблеми са следните:

- фактори, които подкопават лоялната конкуренция между местните превозвачи и превозвачите, установени извън държавата членка;
- високи разходи за сектора и правоприлагащите органи на държавите — членки на ЕС (ДЧ).

Тези проблеми се дължат на:

- несъгласувано и неефективно прилагане;
- недостатъци на правилата;
- разлики в приложното поле на правилата.

Тези проблеми засягат предимно превозвачите и техните служители, но и други участници в транспортната верига, като товародатели, спедитори и крайни потребители.

#### Какви цели се преследват?

Общите цели на намесата са следните:

- да спомогне за постигането на балансирано условия на конкуренция между местните превозвачи и превозвачите, установени извън държавата членка;
- да се намалят разходите за предприятията и да се осигури ефективно прилагане на правилата.

Двете конкретни цели са следните:

- да се осигурят съгласувани и последователни мониторинг и прилагане на съществуващите правила в ДЧ;
- правилата да се уточнят по-добре и да се намалят вариантите на разположение на ДЧ.

#### Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?

Малко вероятно е недостатъците на правилата да бъдат преодолени без действия от страна на ЕС. Единственият начин за преодоляването им е чрез законодателна намеса, насочена към по-нататъшно хармонизиране на правилата. Прилагането е въпрос най-вече на органите на ДЧ. За уеднаквяване на правоприлагането и практиките в тази връзка ЕС трябва да определи правила, които да улеснят и да направят прилагането по-ефективно, и да изисква минимално общо равнище на прилагане.

### Б. Решения

#### Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?

**Вариант 1:** изясняване на правната рамка: мерки за изясняване на съществуващите неясноти и по-нататъшно прецизиране на правилата, без съществено да ги променят.

**Вариант 2:** укрепване на прилагането: освен мерките по вариант 1 този вариант включва мерки за укрепване на прилагането.

**Вариант 3:** съществено преразглеждане на правилата: в допълнение към мерките, посочени по-горе, този вариант включва допълнителни мерки, предназначени да изменят съществено съществуващата правна рамка.

**Вариант 4 — хоризонтален:** разширяване на обхвата на регламентите: този вариант включва разширяване на обхвата на прилагане на единия или и на двата регламента, за да се включат изцяло или частично леките търговски превозни средства (ЛТПС). Той може да бъде съчетан с всеки от останалите варианти.

Предпочитаният вариант е комбинация от вариант 3 и частично разширяване на обхвата на Регламент (ЕО) № 1071/2009, за да включва ЛТПС.

#### Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

<p>Съществува широко съгласие по повечето от мерките, насочени към допълнително изясняване и уточняване на съществуващите понятия и укрепване на прилагането на правилата. Позициите са разделени по отношение на ключови мерки, които могат да изменят конкурентното положение на превозвачите от различни ДЧ. ДЧ с високи работни заплати, подкрепяни от синдикалните организации, предпочитат по-строги правила за каботажните превози, докато ДЧ с ниски работни заплати, подкрепяни от повечето сдружения на превозвачи, предпочитат по-нататъшната либерализация на правилата за каботажните превози.</p>
<p><b>В. Въздействие на предпочитания вариант</b></p>
<p><b>Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Икономии за предприятията чрез използването на електронни транспортни документи и по-ясни правила (3 — 5 милиарда евро за ЕС-28 за периода 2020 — 2035 г.);</li> <li>- по-ефективно наблюдение и прилагане на правилата и по-малко нарушения. Очакваното намаление на нарушенията на правилата за каботажните превози е с до 62 %, а на риска от създаване на дружества — паравани, с около 10 %;</li> <li>- съгласувано прилагане на правилата в целия ЕС-28;</li> <li>- подобряване на условията на труд на водачите.</li> </ul>
<p><b>Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- По-големи разходи по изпълнението и прилагането за ДЧ (65 — 166 милиона евро за ЕС-28 за периода 2020 — 2035 г.);</li> <li>- частичното прилагане на правилата за ЛТПС ще доведе до допълнителни разходи за предприятията в размер на 4 — 10 % увеличение на оперативните разходи.</li> </ul>
<p><b>Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?</b></p>
<p>Не се очаква повечето мерки да окажат особено въздействие върху МСП. Въпреки това частичното разширяване на правилата, за да се включат ЛТПС, може да засегне в по-голяма степен много малки превозвачи, като се има предвид, че те използват по-широко ЛТПС.</p>
<p><b>Ще има ли значително отражение върху националните бюджети и администрации?</b></p>
<p>Както беше посочено по-горе, допълнителни разходи за ДЧ за прилагане на правилата.</p>
<p><b>Ще има ли други значителни въздействия?</b></p>
<p>Няма значителни въздействия върху околната среда или въздействия върху общото равнище на заетост на ниво ЕС.</p> <p>Полезни взаимодействия със социалната инициатива, по-конкретно:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) мерките, насочени към подобряване на прилагането, и</li> <li>2) съчетаването на новите правила за каботажните превози с подхода за временно командироване на работници, предвиден в рамките на социалната инициатива, ще облекчат прилагането на двата набора от правила.</li> </ol>
<p><b>Пропорционалност</b></p>
<p>Предпочитаният вариант не надхвърля необходимото за решаване на първоначалния проблем и отговаря на целите на инициативата.</p>
<p><b>Г. Последващи действия</b></p>
<p><b>Кога ще се извърши преглед на политиката?</b></p>
<p>Оценка на Регламента за изменение е предвидена за 2025 г., при условие че той влезе в сила през 2020 г.</p>