



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 12 януари 2022 г.
(OR. en)

5271/22

Междуетноститутуционално досие:
2017/0113(COD)

TRANS 17
CODEC 35

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа MARTINE DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 януари 2022 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2022) 14 final
Относно:	СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз относно позицията на Съвета във връзка с приемането на 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

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 14 final.

Приложение: COM(2022) 14 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.1.2022 г.
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския
съюз**

относно

**позицията на Съвета във връзка с приемането на 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**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

позицията на Съвета във връзка с приемането на 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

1. Контекст

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета (документ COM(2017) 282 final — 2017/0113 COD):	6 юни 2017 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:	6 декември 2017 г.
Дата на становището на Комитета на регионите:	1 февруари 2018 г.
Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене:	15 януари 2019 г.
Дата на предаване на измененото предложение:	22 февруари 2019 г.
Дата на приемане на позицията на Съвета:	20 декември 2021 г.

2. Цел на предложението на Комисията

Използването на наети товарни превозни средства (вместо превозни средства, притежавани от самите предприятия) може да подобри разпределянето на ресурсите (напр. не е необходимо да се обвързва капитал с превозно средство, което не се използва достатъчно) и да увеличи гъвкавостта и производителността на предприятията. Целта на предложението е да се насърчи използването на наети превозни средства, като се премахнат (някои от) възможностите на държавите членки да ограничават това използване съгласно Директива 2006/1/ЕО¹.

Понастоящем държавите членки могат да ограничават използването на наети превозни средства над 6 тона, използвани за операции за собствена сметка, както и използването на своята територия на превозни средства, които дадено предприятие е наело извън държавата си на установяване. Тъй като използването на такива превозни средства е

¹ 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 (ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82).

разрешено в някои държави членки, а в други не е, в ЕС е налице разнородност на правната уредба, което създава правна несигурност. Една от целите на предложението беше да се осигури правна сигурност по отношение на използването на наети превозни средства в целия ЕС. Друга цел беше да се позволи използването на превозни средства, наети (и регистрирани) в друга държава членка, за да се отговори по-специално на краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или да се заменят дефектни или повредени превозни средства.

3. Коментари относно позицията на Съвета

3.1. Минимален период на наемане

Въпросът какъв е минималният период от време, за който държавите членки трябва да разрешават използването на наети превозни средства с чуждестранен регистрационен номер от предприятия, установени съгласно техните законодателства, беше най-спорният въпрос за съзаконодателите. Позицията на Съвета се основава на двупосочен подход, при който минималният период на наемане се обвързва с националните правила за регистрация на наетите превозни средства. Държавите членки ще имат свободата или да разрешават само 30 последователни дни за използването на наети превозни средства с чуждестранни регистрационни номера (за държави членки, които имат изискване за регистрация след 30 дни или по-малко), или да предоставят 2 месеца за използването на такива превозни средства (за държави членки с по-малко строги правила за регистрация). Също така, ако дадена държава членка желае, тя ще може да се избере напълно либерален режим — т.е. без изискване за регистрация за чуждестранни превозни средства, използвани от предприятия от тази държава членка. Съветът прие също правила, които задължават дружествата за превоз на товари да регистрират наетите превозни средства, включително наетите в държава членка, различна от държавата членка на установяване, в националните електронни регистри на предприятията за автомобилни превози на товари.

Комисията може да се съгласи с това компромисно решение, тъй като то отразява целта на предложението на Комисията да се предостави по-голяма гъвкавост на пазара на наети превозни средства отколкото при съществуващата директива. При новия режим държавите членки ще могат да въведат ограничения единствено за своите собствени предприятия, докато действащата директива позволяваше въвеждането на ограничения върху наемането на превозни средства за чуждестранни предприятия. Съгласно действащата директива държавите членки могат да изискват незабавна национална регистрация на наетите превозни средства с чуждестранен регистрационен номер. Съгласно позицията на Съвета сега ще има минимален период на използване (30 дни), който всички държави членки трябва да предоставят и по време на който те не могат да изискват национална регистрация на такива превозни средства (която е скъпа и обременителна за предприятията). Разпоредбите относно задълженията на дружествата за превоз на товари да регистрират наетите превозни средства в националните електронни регистри също са приемливи, тъй като позволяват по-добър контрол на тези превозни средства от страна на националните органи.

Тъй като обновената директива вероятно ще увеличи използването на наети превозни средства и тези превозни средства често са по-нови и по-щадящи околната среда, това решение е от полза също за постигането на целите на ЕС в областта на климата.

3.2. Ограничаване на възможността за наемане на превозни средства до дял от 25 % от превозните средства, които са „на разположение на“ предприятието

Минималният праг относно превозните средства в автомобилния парк на дадено предприятие, наети и регистрирани в друга държава членка, под който държавата членка на установяване на предприятието не може да ограничава използването на такива превозни средства, се определя в текста на Съвета като:

*„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.“*

Съветът обаче не пожела да включи в това число превозни средства, които са на разположение на дадено предприятие, но са наети (и регистрирани) в чужбина. Например, ако предприятието е установено в държава членка, която използва в пълна степен това ограничение, и ако разполага със 120 превозни средства, 20 от които са регистрирани в друга държава членка, то може да наеме допълнително само още 5 превозни средства в друга държава членка, за да достигне общо 25 такива превозни средства ($25\% \text{ от } 120 - 20 = 25$), а не 10 превозни средства допълнително ($25\% \text{ от } 120 = 30$).

Комисията може да приеме позицията на Съвета. Понятието „на разположение“ е добре установено (вж. член 1, параграф 5, буква г), подточка iii) и член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009²) и не може да бъде разбрано погрешно като „превозни средства, притежавани от предприятие“. Много камиони са взети под наем; лизингополучателите имат икономическата собственост, но лизингодателят запазва юридическата собственост, така че не е ясно как би трябвало да се разбира понятието „притежание“. Разбира се, понятието „превозни средства, които са на разположение на предприятие“ е по-широко от понятието „превозни средства, притежавани от предприятие“, тъй като включва и всички превозни средства, държани по договор за покупка на изплащане, наем или лизинг, а не само превозни средства, които са изцяло собственост на предприятие. Следователно тази идея позволява по-голям брой наети превозни средства и предоставя повече гъвкавост на дружествата за превоз на товари, което е още един аргумент тя да бъде подкрепена.

3.3. Услуги за собствена сметка

Позицията на Съвета позволява на държавите членки да ограничават използването на наети превозни средства за операции за собствена сметка само в случай на превозни средства, регистрирани в друга държава членка, независимо от теглото на превозното средство.

Комисията може да приеме това решение, тъй като то изключва ограничения за местни предприятия, извършващи операции за собствена сметка с наети в страната превозни средства. Такива ограничения са възможни съгласно действащата директива. Една от

² Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г.).

основните точки в предложението на Комисията беше да се заличи тази много ограничителна разпоредба, от която на пазара няма необходимост. Комисията може да приеме решението на Съвета, което позволява ограничения единствено за операции за собствена сметка, извършвани с превозни средства с чуждестранни регистрационни номера. Това ограничение може би има своето основание, тъй като държавите членки не могат да упражняват контрол върху такива превозни средства, защото те не са регистрирани в националните регистри на предприятията за автомобилен превоз на товари (които обхващат само дружества за професионални превози на товари, но не и превозвачите за собствена сметка). За местните превозни средства, използвани за превози за собствена сметка, такъв контрол е възможен, тъй като те трябва да бъдат регистрирани в съответствие с националните правила за регистрация, които се прилагат за всички превозни средства.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Позицията на Съвета е приемлива за Комисията. Тя отразява целите на предложението на Комисията и значително ще увеличи гъвкавостта на предприятията по отношение на използването на наети превозни средства, регистрирани в други държави членки, или използването на такива превозни средства за собствена сметка. Поради това тя е важна стъпка за изпълнението на Пакета за мобилност I. Тъй като преразгледаното законодателство вероятно ще увеличи използването на наети превозни средства, а тези превозни средства често са по-нови и по-щадящи околната среда, това решение е от полза също за постигането на целите на Европейския зелен пакт.