

Брюксел, 12 май 2023 г.
(OR. en)

8929/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0052(COD)

TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	7444/1/23 REV 1
№ док. Ком.:	6792/23
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт</u> , телекомуникации и енергетика) на 1 юни 2023 г. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 1 март 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от пакета за пътната безопасност.

Комисията представи своето предложение с цел постигане на а) по-строго спазване от страна на водачите с чуждестранна регистрация на допълнителните правила за движение, свързани с безопасността по пътищата, б) рационализиране на процедурите за взаимопомощ между държавите членки при трансграничното разследване на пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и в) по-добра защита на основните права на нарушителите с чуждестранна регистрация. С предложението се изменя Директивата за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (Директива (ЕС) 2015/413 — Директива за ТГО).

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-н Kosma ZLOTOWSKI (ECR, Полша).

Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението по време на 578-ата си пленарна сесия на 27 април 2023 г.

III. РАБОТА В СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работата си на 2 март 2023 г. с общо представяне на предложението. На 8 март 2023 г. беше направен анализ на оценката на въздействието. На 15 март, 5 април, 19 април и 3 май 2023 г. работната група продължи с подробното разглеждане на предложението.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

На 5 април 2023 г. председателството представи първи неофициален документ (WK 4408/23), за да даде насока на обсъжданията по предложението в работната група. На 14 април председателството изготви първо компромисно предложение (ST 7444/23) и го разгледа в работната група на 19 април. Въз основа на обратната информация относно първия компромисен текст председателството изготви втори компромисен текст (ST 7444/1/23 REV 1), който беше обсъден на 3 май.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въз основа на извършената до момента работа председателството стига до следните заключения:

1. Мнозинството от държавите членки считат, че в обхвата на директивата могат да бъдат включени и други пътнотранспортни нарушения. Въпреки това ще бъде необходима още работа, за да се очертае разширяването на обхвата, по-специално за да се включат зоните с регулиран достъп на превозни средства. Освен това ще бъде важно да се осигури защитен достъп на компетентните органи до данните за регистрацията на превозните средства, за да се гарантира защитата на данните, и по-специално да се предоставят допълнителни гаранции в случаите, когато частни дружества могат да участват в използването и обработването на личните данни, получени от компетентните органи. Повечето държави членки не са склонни да включат други пътнотранспортни нарушения, които не са свързани с пътната безопасност или със зоните с регулиран достъп на превозни средства.

2. Специално внимание заслужават следните теми:

- Що се отнася до процедурата за взаимопомощ за установяване на самоличността на отговорното лице, следва да се отбележи, че тя е от особено значение за държавите членки, които имат режим на обективна отговорност, което означава, че те могат да търсят отговорност от водача единствено за пътнотранспортно нарушение, извършено с превозно средство, регистрирано в Съюза. Необходимо е да се проучи допълнително как би могло да се ограничи административното натоварване, тъй като някои държави членки изразиха резерви относно потенциалното работно натоварване, свързано с оказването на помощ на други държави членки за установяване на самоличността на водача.
- Що се отнася до информацията, която е необходимо да бъде предоставена на водача и която е била проверена на място при пътен контрол, ще бъде важно да се направи разграничение между съдържанието на информацията, която трябва да бъде предоставена, и начина, по който информацията се предава в зависимост от конкретната ситуация. Информацията трябва да бъде диференцирана в зависимост от режима на отговорност, дали нарушението се установява автоматично или не и дали плащането може да се извърши на място или не.
- След като информацията за нарушението бъде предадена на предполагаемото отговорно лице, може да бъде необходимо това лице да се свърже с компетентния орган, което може да доведе до обмен на последващи документи. В предложението на Комисията това следва да бъде направено на езика на документа за регистрация на предполагаемото отговорно лице или на който и да е друг официален език на Съюза, избран от предполагаемото отговорно лице. Макар че държавите членки признават, че би било полезно да се общува на езика, избран от предполагаемото отговорно лице, за да се гарантира високо равнище на защита на основните права, те поставят под въпрос обема на административната работа и свързаните с нея разходи.

3. Ще бъде необходима допълнителна техническа и концептуална работа по компромисния текст на председателството, за да се изготви позиция, която би могла да бъде подкрепена от държавите членки.

Във връзка с посоченото по-горе Комитетът на постоянните представители и Съветът се приканват да вземат под внимание настоящия доклад за напредъка в работата по предложеното преразглеждане на Директивата за ТГО.