|  |  |
| --- | --- |
| Европейски парламент  2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

Документ за разглеждане в заседание

<NoDocSe>A9-0116/2020</NoDocSe>

<Date>{10/06/2020}10.6.2020</Date>

<RefProcLect>\*\*\*II</RefProcLect>

<TitreType>ПРЕПОРЪКА ЗА ВТОРО ЧЕТЕНЕ</TitreType>

<Titre>относно позицията на Съвета на първо четене с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт </Titre>

<DocRef>(05115/1/2020 – C9‑0105/2020 – 2017/0123(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Комисия по транспорт и туризъм</Commission>

Докладчик: <Depute>Исмаил Ертуг</Depute>

PR\_COD\_2app

|  |
| --- |
| Легенда на използваните знаци |
| \* Процедура на консултация  \*\*\* Процедура на одобрение  \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)  \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)  \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)  (Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.) |

|  |
| --- |
| Изменения към проект на акт |
| **Изменения в две колони, внесени от Парламента**  Заличаванията се обозначават с ***получер курсив*** в лявата колона. Заместванията се обозначават с ***получер курсив*** в двете колони. Новият текст се обозначава с ***получер курсив*** в дясната колона.  В първия и втория ред на антетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, антетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.  **Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст**  Новите части от текста се посочват с ***получер курсив***. Заличените части от текста се посочват със символа ▌ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с ***получер курсив*** новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.  По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст. |

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ 5

КРАТКА ОБОСНОВКА 7

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ 11

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ 12

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно позицията на Съвета на първо четене с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт

(05115/1/2020 – C9 0105/2020 – 2017/0123(COD))

(Обикновена законодателна процедура: второ четене)

*Европейският парламент*,

– като взе предвид позицията на Съвета на първо четене (05115/1/2020 – C9‑‑0105/2020),

– като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 18 януари 2018 г.[[1]](#footnote-1),

– като взе предвид становището на Комитета на регионите от 1 февруари 2018 г[[2]](#footnote-2).,

– като взе предвид становището на Комисията (COM(2020)0151),

– като взе предвид позицията си на първо четене[[3]](#footnote-3) относно предложението на Комисията до Парламента и Съвета (COM(2017)0281),

– като взе предвид член 294, параграф 7 от Договора за функционирането на Европейския съюз,

– като взе предвид временното споразумение, одобрено от компетентната комисия в съответствие с член 74, параграф 4 от Правилника за дейността,

– като взе предвид член 67 от своя Правилник за дейността,

– като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (A9‑0116/2020),

1. одобрява позицията на Съвета на първо четене;

2. отбелязва, че актът е приет в съответствие с позицията на Съвета;

3. възлага на своя председател да подпише акта заедно с председателя на Съвета в съответствие с член 297, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз;

4. възлага на своя генерален секретар да подпише акта, след като е направена проверка за надлежното изпълнение на всички процедури, и съвместно с генералния секретар на Съвета да пристъпи към публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз;

5. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета, на Комисията и на националните парламенти.

КРАТКА ОБОСНОВКА

1. Международен пазар на автомобилен транспорт

Секторът на автомобилния транспорт е много важен, като осигурява заетост на над 11 милиона души и осигурява почти 80% от целия вътрешен товарен превоз в ЕС.

Понастоящем съществуват два регламента на ЕС с общата цел за подпомагане на доброто функциониране, ефективността и конкурентоспособността на единния пазар в автомобилния транспорт:

 В [Регламент (ЕО) № 1071/2009](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1071-20130701&qid=1498823698149&from=BG) са предвидени разпоредбите, които предприятията трябва да спазват, за да имат достъп до професията автомобилен превозвач (на пътници и на товари);

 В [Регламент (ЕО) № 1072/2009](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1072-20130701&qid=1498823754707&from=BG) са предвидени разпоредбите, които трябва да се спазват от предприятията, които възнамеряват да извършват дейност на пазара на международни автомобилни превози на товари и на вътрешни пазари, различни от техния собствен пазар (каботажни превози).

Опитът, натрупан при прилагането на тези регламенти показа обаче, че разликите в тълкуването на разпоредбите, несъответствията в практиките за правоприлагане и липсата на сътрудничество между държавите членки намалиха тяхната ефективност и създадоха правна несигурност и неравни условия на конкуренция за транспортните оператори.

2. Предложението на Комисията

На 31 май 2017 г. Комисията прие „Пакет за мобилност I“ с цел да се гарантира лоялната конкуренция, да се опростят съществуващите правила, да се запази вътрешния пазар на ЕС и да се гарантират правата на работниците в този сектор. Като част от този първи „Пакет за мобилност“ Комисията предложи да измени настоящите разпоредби, които дружествата трябва да спазват, ако искат да извършват дейност на пазара на международни автомобилни превози на товари или на национални пазари, различни от техния собствен пазар (каботажни превози).

Предложението въвежда по-конкретно изменения в четири различни области: дружества „пощенски кутии“, леки търговски превозни средства, каботаж и осигуряване на изпълнението.

С цел да се премахне използването на дружества „пощенски кутии“ – „фалшиви дъщерни дружества“, създадени в държави членки с ниски заплати, за да се възползват от разликите в трудовите възнаграждения, Комисията предлага да се засилят допълнително критериите за установяване с цел да се гарантира, че превозвачът действително развива дейност в държавата членка на установяване.

Понастоящем леките търговски превозни средства (превозни средства под 3,5 тона) са изключени от приложното поле на Регламент № 1071/2009. На държавите членки обаче се разрешава да прилагат някои от разпоредбите на регламента по отношение на леките търговски превозни средства, установени на тяхна територия, което води до голямо разнообразие от изисквания в целия ЕС. Тъй като използването на леки търговски превозни средства се очаква да продължи да се засилва през следващите години, Комисията предложи те да бъдат предмет на някои от правилата относно достъпа до професията.

Пазарът на каботажни превози – превози на стоки в рамките на една държава членка от дружество за превози, установено в друга държава членка, е предмет на ограничения. Действащите правила на ЕС разрешават три каботажни превоза в рамките на седем дни след извършването на международна доставка. Комисията предложи ново правило, а именно неограничен брой каботажни операции в срок от пет дни след извършването на международен превоз.

На последно място, Комисията предложи няколко мерки с цел справяне с различните равнища и ефективността на контрола и правоприлагането между държавите членки, включително определяне на задължителни годишни прагове за проверки на каботажните превози и съгласувани трансгранични проверки, подобряване на сътрудничеството между държавите членки чрез правила за обмен на информация, предоставяне на възможност за целенасочени проверки чрез предоставяне на оценка на риска чрез Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози и допълнително насърчаване на използването на интелигентни тахографи и електронни документи.

3. Междуинституционални преговори

След приемането на позицията на Парламента на първо четене на 4 април 2019 г., в периода от октомври до декември 2019 г., по време на финландското председателство на Съвета, се проведоха междуинституционални преговори (имащи за цел постигането на бързо споразумение на второ четене). След четири кръга на тристранни преговори, някои от тях проведени съвместно, преговарящият екип на Парламента постигна временно споразумение с председателството на Съвета по време на последната тристранна среща, която започна на 11 декември 2019 г.

Текстът на временното споразумение беше представен на комисията по транспорт и туризъм (TRAN) и потвърден на 21 януари 2020 г. Въз основа на одобрението от страна на комисията TRAN нейният председател посочи в писмото си до председателя на Комитета на постоянните представители (КОРЕПЕР I), че ще препоръча на пленарното заседание да бъде одобрена позицията на Съвета без изменения, при условие че тя е в съответствие с временното споразумение, постигнато между двете институции. След извършването на правна и езикова проверка, на 7 април 2020 г. (чрез писмена процедура) Съветът официално прие позицията си в съответствие с временното споразумение.

4. Основни елементи на споразумението

Цялостното споразумение, постигнато от Парламента със Съвета, допълнително укрепи предложението, за да се гарантират балансирани условия за лоялна конкуренция и стриктно прилагане. По-специално беше постигнато следното:

 За да се води по-ефективна борба с дружествата „пощенски кутии“, разпоредбите относно наличието на ефективно и стабилно установяване на истинско търговско присъствие бяха засилени и изяснени, така че да може да се докаже действителна връзка с държавата членка по установяване. Това включва изисквания, свързани с присъствието на превозни средства, използвани от транспортния оператор в държавата членка на установяване (веднъж на всеки 8 седмици) и към обичайното място на работа на водачите;

 По отношение на включването на леките търговски превозни средства: с цел да се намали административната тежест, леките търговски превозни средства, извършващи единствено национални транспортни операции, както и много малките леки търговски превозни средства (под 2.5 тона), са изключени от обхвата. От друга страна, леките търговски превозни средства, включени в обхвата, следва да се придържат към сходни правила като тежкотоварните превозни средства, за да се гарантира лоялна конкуренция;

 Въпреки че настоящият режим за каботаж се запазва, за да се води борба със систематичния каботаж, който води до водачи номади и социален дъмпинг, беше въведен период на прекъсване от 4 дни, по време на който не са разрешени допълнителни каботажни операции в конкретната държава членка. Освен това е разгледана възможната злоупотреба от страна на някои транспортни дружества с Директивата относно комбинирания транспорт с цел заобикаляне на правилата за каботаж;

 С цел допълнително укрепване и рационализиране на прилагането на правилата са договорени специални разпоредби за засилване на административното сътрудничество между държавите членки, за събиране на по-уместни данни относно транспортните дружества в националните електронни регистри и за улесняване на достъпа до тези данни при пътни проверки, за по-чести проверки дали все още са изпълнени изискванията за лицензиране, включително чрез проверки на място, и за съсредоточаване на недостатъчния капацитет за правоприлагане на национално равнище върху високорисковите дружества;

 Въвеждане на съвместна отговорност по веригата на доставки с цел засилване на отговорността за участниците нагоре по веригата на доставки (изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители), за да се гарантира, че транспортните услуги, които те възлагат, не нарушават закона;

 Допълнително изясняване на правилата за подобряване на равнопоставените условия на конкуренция и лоялната конкуренция в сектора, като се има предвид и технологичното подобрение и цифровизацията на транспорта.

5. Препоръка

Тъй като позицията на Съвета съответства на постигнатото временно споразумение по време на междуинституционалните преговори, докладчикът препоръчва тази позиция да бъде приета без изменения.

ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Заглавие** | Изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора | | | |
| **Позовавания** | 05115/1/2020 – C9-0105/2020 – 2017/0123(COD) | | | |
| **Дата на 1-во четене в ЕП – Номер P** | 4.4.2019                     T8-0341/2019 | | | |
| **Изменено предложение на Комисията** | COM(2017)0281 - C8-0169/2017 | | | |
| **Дата на обявяване в заседание на получаването на позицията на Съвета на първо четене** | 17.4.2020 | | | |
| **Водеща комисия**         Дата на обявяване в заседание | TRAN  17.4.2020 |  |  |  |
| **Докладчици**         Дата на назначаване | Ismail Ertug  12.7.2017 |  |  |  |
| **Разглеждане в комисия** | 28.4.2020 |  |  |  |
| **Дата на приемане** | 8.6.2020 |  |  |  |
| **Резултат от окончателното гласуване** | +:  –:  0: | 33  16  0 | | |
| **Членове, присъствали на окончателното гласуване** | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski | | | |
| **Заместници, присъствали на окончателното гласуване** | Leila Chaibi, Roman Haider, Henna Virkkunen | | | |
| **Дата на внасяне** | 10.6.2020 | | | |

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

|  |  |
| --- | --- |
| 33 | + |
| ECR | Peter Lundgren |
| GUE/NGL | Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura |
| ID | Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo |
| NI | Mario Furore |
| PPE | Benoît Lutgen, Giuseppe Milazzo, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg‑Vrionidi |
| Renew | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan‑Christoph Oetjen, Dominique Riquet |
| S&D | Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Vera Tax |
| Verts/ALE | Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay‑Grunenberg, Tilly Metz |

|  |  |
| --- | --- |
| 16 | - |
| ECR | Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| NI | Dorian Rookmaker |
| PPE | Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Marian‑Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Barbara Thaler, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| S&D | Andris Ameriks, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov |

|  |  |
| --- | --- |
| 0 | 0 |
|  |  |

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“

1. OВ C 197, 8.6.2018 г., стр. 38. [↑](#footnote-ref-1)
2. ОВ C 176, 23.5.2018 г. стр. 57. [↑](#footnote-ref-2)
3. приети текстове, 4.4.2019 г., P8\_TA(2019)0341. [↑](#footnote-ref-3)