ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 197 final}
{SWD(2017) 198 final}
{SWD(2017) 199 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

В Директива 2006/1/ЕО относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари[1] е предвидено минимално ниво на отваряне на пазара по отношение на използването на наети товарни превозни средства в единния пазар. Във връзка с това с нея се цели i) да се постигне оптимално разпределение на ресурсите, като се ограничи разхищението на производствени фактори (например капитала, вложен в превозни средства, които не се използват достатъчно), и ii) да се увеличи гъвкавостта и производителността на засегнатите предприятия. Всички цели са свързани с използването на наети превозни средства.

Едновременно с това с Директивата обаче се дава възможност на държавите членки да ограничават използването на наети товарни превозни средства с брутно тегло на превозното средство над шест тона за операциите за собствена сметка. Тя позволява също така да се ограничава използването на превозни средства, които са били наети в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото превозните средства предприятие.

Тези ограничения намаляват ефективността на Директивата. Освен това те създават ненужна тежест за предприятията и разнообразие от правила, водещи до объркване сред превозвачите. Намаляването на тежестта върху предприятията и внасянето на разяснения за правилата е основна цел по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) на ЕС, от която е част настоящото предложение.

Поради това се предлага да се премахне възможността да се ограничава използването на наети превозни средства за операциите за собствена сметка. Освен това трябва да се разреши използването на превозни средства, наети в друга държава членка, за поне четири месеца, за да се даде възможност на предприятията да отговарят на временни или сезонни пикове в търсенето и/или да заменят неизправни или повредени превозни средства. Правото на държавите членки да ограничават до четири месеца използването на превозни средства, наети в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото ги предприятие, изглежда необходимо, за да се избегнат евентуални изкривявания предвид на значителните разлики между държавите членки по отношение на данъчното облагане на пътните превозни средства.

Като цяло с предложението се осигурява равен достъп на превозвачите в ЕС до пазара на наетите превозни средства. С него се гарантира също така еднаква регулаторна рамка в ЕС и се дава възможност на превозвачите да осъществяват транспортните си дейности по възможно най-ефикасния начин. Тъй като обикновено наетите превозни средства са по-нови, по-безопасни и по-малко замърсяващи околната среда, с предложението се намаляват отрицателните външни последици от автомобилния транспорт.

Настоящото предложение е едно от няколкото предложения в областта на автомобилния транспорт, които Комисията възнамерява да приеме през 2017 г., за да подготви за бъдещето законодателната рамка, уреждаща автомобилния транспорт в ЕС.

---

[1] ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Наетите товарни превозни средства са посочени в регламенти (ЕО) № 1071/2009[2] и (ЕО) № 1072/2009[3] във връзка с условията за трайно установяване на превозвач (което е едно от изискванията за достъп до професията на автомобилен превозвач) и с правилата за лиценза на Общността, заверено копие от който трябва да се предоставя на притежателя на лиценза за всяко наето превозно средство. В този смисъл експлоатацията на наетите превозни средства е от значение за достъпа до пазара на международните автомобилни превози на товари. Двата регламента и Директивата съставляват правната рамка за автомобилните превози на товари в ЕС. Прилагането на разпоредбите от тези три правни акта е тясно свързано. Що се отнася по-конкретно до прилагането на предложеното (незадължително) времево ограничение, с което използването на превозни средства, наети в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото ги предприятие, може да се ограничи до четири месеца, е от значение предложението за изменение, направено във връзка с Регламент (ЕО) № 1071/2009. Съгласно това предложение държавите членки ще са задължени да посочват регистрационния номер на всяко превозно средство на разположение на превозвач в съответния си национален електронен регистър. Такова правило следва да е от голяма полза за наблюдение на спазването на което и да е времево ограничение, посочено по-горе.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението отговаря напълно на приоритета на Комисията да създаде по-задълбочен и по-справедлив вътрешен пазар. Ще се развие вътрешният пазар за предоставяне на транспортни услуги, като се използват наети товарни превозни средства, и за предоставяне на услуги за наем и лизинг на превозни средства. Предложението изпълнява и целите на общата транспортна политика, както са описани в бялата книга от 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите[4]. С предложението също така се намалява регулаторната тежест върху превозвачите и се внасят разяснения в правната рамка — и двата аспекта са цели на Програмата REFIT на ЕС.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на настоящата директива е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Според член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки.

Международното измерение на автомобилния транспорт става все по-изразено. Делът на международния автомобилен товарен транспорт в общия автомобилен товарен транспорт в ЕС-28 (в състава към настоящия момент) нарасна от около 28 % през 2000

[2] ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.
[3] ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.
[4] COM(2011) 144 окончателен от 28.3.2011 г.

г. на почти 36 % през 2014 г.[5]. Само ЕС може да осигури еднаква правна рамка във все по-интегрирания вътрешен пазар за предоставяне на автомобилни транспортни услуги. Без намеса на ЕС държавите членки няма да осигурят равни условия, което е необходимо във вътрешния пазар. Съществуващото разнообразие от национални правила може да се преодолее само чрез действие на нивото на ЕС. Еднаквата правна рамка ще намали разходите за спазване на разпоредбите и за правоприлагане в целия ЕС. Тъй като с Директивата се дава възможност на държавите членки да ограничават използването на наети превозни средства при определени условия, ограничаването на правото на държавите членки да налагат рестрикции в това отношение изисква изменение на Директивата, което може да се извърши само на нивото на ЕС.

- **Пропорционалност**

Както е посочено в раздел 7.4 от оценката на въздействието, предложението не надхвърля това, което е необходимо за решаване на установените проблеми. Предложението съдържа само някои конкретни изменения на Директивата, които ще допринесат за усъвършенстване на законодателната рамка, в която се развиват автомобилните превози на товари и наемът и лизингът на превозни средства в ЕС.

- **Избор на инструмент**

Тъй като актът, който трябва да се измени, е директива, предлаганият акт за изменение следва също да е директива.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Служебният работен документ, свързан с последващата оценка на Директива 2006/1/ЕО, беше приет заедно с настоящото предложение[6]. Външно проучване беше проведено през 2015 — 2016 г. Заключителният доклад по него беше публикуван на уебсайта на Комисията[7].

Основните констатации от последващата оценка бяха, че Директива 2006/1/ЕО може да е по-ефективна в постигане на целите си, ако не дава възможност на държавите членки да ограничават използването на наети товарни превозни средства в някои пазарни сегменти и при определени условия. Ограниченията при трансграничното наемане на товарни превозни средства възпрепятстват превозвачите да оптимизират използването на автопарковете си чрез насочване на превозните си средства към местата, където те са най-необходими. Освен това ограниченията при използването на наети товарни превозни средства намаляват също така ефикасността на Директива 2006/1/ЕО, тъй като увеличават разходите за спазване на разпоредбите за превозвачите и дружествата за наем/лизинг на превозни средства, от една страна, и разходите за изпълнение и правоприлагане за публичните органи, от друга страна. Беше установено, че при липсата на ограниченията тези разходи са малки и незначителни.

---

5 Вж. транспортът на ЕС в цифри. Статистически наръчник 2016 г., табл. 2.2.4б и 2.2.4в; достъпни онлайн на: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

6 SWD(2017) XXX final [да се попълни, когато номерът стане известен].

7 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf.

Правото на държавите членки да ограничават използването на наети товарни превозни средства също така не отговаря на нуждите на европейската икономика от гледна точка на увеличение на гъвкавостта и ефикасността на автомобилните превози на товари и не е напълно съвместимо със сегашните политически приоритети по отношение на задълбочаването на единния пазар и насърчаване на използването на по-безопасни, по-екологични и по-икономични превозни средства.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Заинтересованите страни имаха няколко възможности да представят мненията си при последващата оценка и при оценката на въздействието. Заедно с интервютата с конкретни заинтересовани страни (27 бяха проведени през есента на 2015 г. за последващата оценка и 33 — през втората половина на 2016 г. за оценката на въздействието) бяха извършени 12-седмична онлайн обществена консултация (обхващаща последващата оценка и оценката на въздействието) между 11 август и 4 ноември 2016 г. (бяха получени 27 отговора) и 7-седмична консултация на МСП между 22 септември и 11 ноември 2016 г. чрез дискусионната група за МСП на мрежата „Enterprise Europe“. Консултацията с дискусионната група за МСП се състоя от два отделни въпросника — един за използването на наетите товарни превозни средства (156 отговори) и друг за използването на наетите автобуси (94 отговора).

При консултацията се получиха данни и ценни мнения от съответните лица. Един от резултатите беше, че липсата на правила на ЕС за използването на наетите автобуси не представлява в действителност проблем и че няма конкретен пазарен сегмент, който да осъществява дейност с наети автобуси. Поради това един от първоначално разглежданите варианти на политиката, а именно разширяване на обхвата на Директивата към използването на наетите автобуси, беше отхвърлен.

При консултацията се представиха също така мнения за причините, поради които държавите членки прилагат ограничения при използване на наети превозни средства. Представителите на някои публични органи и синдикати се опасяват от по-голям конкурентен натиск при премахване на ограниченията при използване на наети превозни средства за операциите за собствена сметка и от повече трудности при прилагане на законодателството за автомобилния транспорт, ако се разреши използването на превозни средства, наети в друга държава членка. Докато причините за ограниченията при използване на превозните средства, наети в друга държава членка, бяха взети предвид, тези във връзка с ограниченията при използване на наетите превозни средства за операциите за собствена сметка не бяха убедителни.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Комисията беше подпомогната от външен изпълнител, който извърши проучване върху последващата оценка на Директивата и проучване за оценката на въздействието.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена от оценка на въздействието, за която беше получено положително становище с резерви от Комитета за регулаторен контрол. Резервите бяха отстранени, като се представи повече информация за контекста на политиката, като се разясниха мащабът на установените проблеми и начинът, по който могат да се решат, като се отхвърли първоначалният вариант на политиката (а именно разширяване на обхвата на Директивата към използването на наетите автобуси), тъй като няма проблеми в това отношение, като се разясниха опасностите, ако не се получи

очакваният резултат от предпочитания вариант (по-специално с оглед на евентуалните стимули за планиране или оптимизиране на данъците и евентуалните трудности за държавите членки при прилагане на законодателството за автомобилния транспорт), и като се представи прогноза за намалението на административните разходи и повече информация за консултацията на заинтересованите страни.

Бяха разгледани следните варианти на политиката:

Вариант 0: изготвяне на насоки и препоръки.

Вариант 1: конкретни законодателни изменения.

Вариант 1а: разрешаване на използването на наети товарни превозни средства за операциите за собствена сметка в ЕС.

Вариант 1б: разрешаване на използването на товарни превозни средства, които превозвач, установен в една държава членка, е наел в друга държава членка, за определен период от време (три до четири месеца), например за да се отговаря на временни или сезонни пикове в търсенето.

Вариант 1в: съчетание от вариант 1а и вариант 1б.

Вариант 2: еднакви (или поне не по-ограничителни) правила за използването на наети превозни средства, както при използването на собствени превозни средства.

Вариант 1в е предпочитаният вариант, тъй като е най-ефективният вариант, който решава всички установени проблеми, без да надхвърля това, което е необходимо за целта. Той е по-добър от вариант 2, който не премахва разнообразието от правила в ЕС във връзка с използването на наети превозни средства. Вместо това различните правила на отделните държави членки биха останали, доколкото те не поставят наетите превозни средства при по-лоши условия, отколкото превозните средства, притежавани от превозвачите (например изисквания, свързани с пререгистрация на превозно средство, закупено/наето в друга държава членка).

При предпочитания вариант оперативните разходи на превозвачите от ЕС биха намалели общо със 158 млн. EUR през 2030 г. Оперативните разходи на превозвач, който премине от собствени към наети превозни средства, следва да намалеят с около 2 %. Освен това по всяка вероятност секторът на наема/лизинга на превозни средства ще спечели около 81 млн. EUR, като увеличи общата икономическа печалба до около 240 млн. EUR през 2030 г. Освен това при този вариант ще се създадат допълнителни 5 000 работни места, 2 900 в сектора на наема/лизинга на превозни средства и 1 700 в автомобилните превози на товари.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението е част от Програмата REFIT на Комисията. С него се цели опростяване на правилата за използване на наетите превозни средства. Отварянето на пазара за използване на наетите товарни превозни средства за операциите за собствена сметка ще отстрани всякакви ограничения, което на свой ред ще намали разходите за спазване на разпоредбите от страна на превозвачите. Очаква се, че осигуряването на еднаква рамка за използването на превозните средства, наети в друга държава членка (поне до четири месеца), ще гарантира правна яснота и ще спести на превозвачите до 12,8 млн. EUR от разходите за дерегистрация и пререгистрация на превозните им средства.

- **Основни права**

В предложението се спазват основните права и се съблюдават принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз[8].

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Изпълнението на настоящата директива ще бъде наблюдавано внимателно. Комисията ще представи доклад за изпълнението и резултатите от настоящата директива най-късно пет години след срока за транспониране. С по-нататъшна либерализация на използването на наети товарни превозни средства се очаква, че настоящата директива ще стимулира пазара на наетите превозни средства и ще доведе до намаление на разходите и до по-голяма гъвкавост и рентабилност за превозвачите. Релевантната информация ще трябва да се събира от националните компетентни органи, от представителите на дружествата за наем и лизинг на превозни средства и чрез проучване сред автомобилните превозвачи. Очаква се полезна информация и от националните електронни регистри на предприятията за автомобилни превози. Тъй като в бъдеще превозвачите ще трябва да посочват регистрационния номер на превозните средства, с които разполагат, следва да е възможно да се получи от тези регистри делът на регистрираните в чужбина превозни средства спрямо общия брой превозни средства.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Основните елементи на предложението са следните:

Изменение на член 2 от Директива 2006/1/ЕО

С член 2 се създава рамката от правила, която държавите членки прилагат при използване на територията си на превозните средства, наети от предприятия, установени на територията на друга държава членка. В това отношение ограничението на обхвата на този член до „трафика между държавите членки“ не е актуално, тъй като наетите превозни средства могат също така да се използват за каботажните операции в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Понастоящем разпоредбите дават право на държавите членки да ограничават използването на превозните средства, наети в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото ги предприятие. Това създава разнообразие от правила в ЕС и правна несигурност, които на свой ред възпрепятстват предприятията да се възползват от евентуално икономически по-изгодни предложения за наем в чужбина. Поради това се предлага да се даде възможност на предприятията да използват в целия ЕС превозните средства, наети в която и да е държава — членка от ЕС.

Тъй като данъчните ставки за превозните средства все още се различават значително в ЕС и за да се избегнат фискалните изкривявания, държавите членки могат да ограничат използването на територията си на превозни средства, наети в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото ги предприятие, но не под минимален

[8] Харта на основните права на Европейския съюз, ОВ С 326, 26.10.2012 г, стр. 391.

период от четири месеца. Този четиримесечен минимален период е предназначен да гарантира, че наетите превозни средства (и регистрирани) в друга държава членка могат да се използват, за да се отговаря на конкретни краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или за да се заменят неизправни или повредени превозни средства.

Изменение на член 3 от Директива 2006/1/ЕО

С член 3 се създава рамката от правила, която държавите членки прилагат при използване на превозни средства, наети от предприятия, установени на тяхна територия. Сегашните разпоредби се прилагат към наетите превозни средства, регистрирани или законосъобразно пуснати в движение в държавата членка, „при условие че са спазени условията, установени в член 2“. Тъй като измененият член 2 разрешава използването на наети превозни средства, регистрирани или законосъобразно пуснати в движение в която и да е държава членка, параграф 1 се изменя, за да се премахне тази непоследователност. Следва да е възможно да се използва превозно средство, регистрирано или пуснато в движение в съответствие с правото в държава членка, различна от тази, където е установено наемащото го предприятие, не само за транспортни операции в която и да е друга държава членка (съгласно изменения член 2), но и за транспортни операции в държавата членка, където е установено наемащото предприятие.

Параграф 2 се заличава, тъй като държавите членки не следва повече да имат правото да ограничават използването на наети товарни превозни средства за операциите за собствена сметка. Предприятията в целия ЕС следва да имат правото да използват наети превозни средства за операциите за собствена сметка и да получават съответните ползи. Те не следва да са ограничени да използват притежавани от тях превозни средства, нито да използват за транспортна операция външен изпълнител — предприятие, което предоставя такива услуги за чужда сметка. Превозните средства, притежавани от предприятията, които ги използват за операциите за собствена сметка, често не са използвани в достатъчна степен и като цяло са по-стари, по-малко безопасни и замърсяват повече, отколкото наетите превозни средства.

Нов член 5а в Директива 2006/1/ЕО

Настоящата директива е стъпка в посока на отваряне на пазара по отношение на използването на наетите превозни средства за автомобилен превоз на товари. Като се разреши използването на превозните средства, наети в държава членка, различна от тази, където са установени наемащите ги предприятия, най-малко за период от четири месеца, и като се премахнат ограниченията за използването на наетите товарни превозни средства за операциите за собствена сметка, с Директивата се откриват нови възможности за предприятията, които наемат превозни средства, и предприятията, занимаващи се с наем и лизинг на превозни средства в ЕС.

Прилагането и резултатите от настоящата нова директива и въздействието върху превозвачите за собствена или чужда сметка и върху предприятията, занимаващи се с наем/лизинг на превозни средства, следва да се оцени в доклад, който да се представи от Комисията. Това следва да се извърши, след като има достатъчно наблюдения за целта, а именно пет години след края на срока за транспониране (шест и половина година след влизането в сила на новата директива). Въз основа на този доклад Комисията ще извърши оценка на необходимостта от допълнителни мерки.

2017/0113 (COD)

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

(текст от значение за ЕИП)

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 комитет[1],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[2],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) В Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[3] е предвидено минимално ниво на отваряне на пазара по отношение на използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари.

(2) Използването на наетите 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 по-често наетите превозни средства са по-нови в сравнение със средната възраст на собствените превозни средства, те са по-безопасни и замърсяват по-малко.

(3) Директива 2006/1/ЕО не дава възможност на предприятията да се възползват в пълна степен от употребата на наетите превозни средства. Тя позволява на държавите членки да ограничават използването от предприятията си на наети превозни средства с общо разрешено товарно тегло над шест тона за операциите за собствена сметка. Освен това държавите членки не са длъжни да разрешават използването на нает 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.

---

1 ОВ C , , стр. .

2 ОВ C , , стр. .

3 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).

(4) За да могат предприятията да се възползват в по-голяма степен от предимствата, които предоставя употребата на наетите 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 на конкретни краткосрочни, сезонни или временни пикове в търсенето или да заменят неизправни или повредени превозни средства.

(5) Нивото на данъчното 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 времето, в което превозно средство, наето в държава членка, различна от тази на установяване на наемащото го предприятие, може да се използва в рамките на съответните им територии.

(6) За да се позволи транспортните операции за собствена сметка да се извършват по по-ефикасен начин, държавите членки не следва да имат повече правото да ограничават възможността за използване на наети превозни средства за тези операции.

(7) Прилагането и резултатите от настоящата директива следва да се наблюдават от Комисията, която да изготви доклад за целта. Всякакво бъдещо действие в тази област следва да се разглежда с оглед на доклада.

(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 постигане на тези цели.

(9) Поради това Директива 2006/1/ЕО следва съответно да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

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 с правото на държава членка“;

б) вмъква се следният параграф 1а:

„1a Когато превозното средство не е регистрирано или пуснато в движение в съответствие с правото на държавата членка, където наемащото превозното средство предприятие е установено, държавите членки могат да ограничат времето на използване на наетото превозно средство на територията си. В такъв случай обаче държавите членки разрешават използването му поне за четири месеца в рамките на всяка календарна година.“;

(2) член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Държавите членки предприемат необходимите мерки с оглед на това предприятията им 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.“;

(3) вмъква се следният член 5а:

„Член 5а

До [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive] Комисията представя на Европейския парламент и Съвета доклад за прилагането и резултатите от настоящата директива. В доклада се съдържа информация за използването на превозни средства, наети в държава членка, различна от държавата членка на установяване на наемащото превозното средство предприятие. Въз основа на този доклад Комисията преценява дали е необходимо да предложи допълнителни мерки“.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force] до […] г. 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. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. 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 деня на 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*