

|  |
| --- |
| **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 |
| **A. 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 балансирани 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?** |
| 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. |
| **В. Въздействие на предпочитания вариант** |
| **Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?** |
| - 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.);  - 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 %;  - съгласувано прилагане на правилата в целия ЕС-28;  - подобряване на условията на труд на водачите. |
| **Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?** |
| - По-големи разходи по изпълнението и прилагането за ДЧ (65 — 166 милиона евро за ЕС-28 за периода 2020 — 2035 г.);  - частичното прилагане на правилата за ЛТПС ще доведе до допълнителни разходи за предприятията в размер на 4 — 10 % увеличение на оперативните разходи. |
| **Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?** |
| 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. |
| **Ще има ли значително отражение върху националните бюджети и администрации?** |
| Както беше посочено по-горе, допълнителни разходи за ДЧ за прилагане на правилата. |
| **Ще има ли други значителни въздействия?** |
| Няма значителни въздействия върху околната среда или въздействия върху общото равнище на заетост на ниво ЕС.  Полезни взаимодействия със социалната инициатива, по-конкретно:  1) мерките, насочени към подобряване на прилагането, и  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. |
| **Пропорционалност** |
| Предпочитаният вариант не надхвърля необходимото за решаване на първоначалния проблем и отговаря на целите на инициативата. |
| **Г. Последващи действия** |
| **Кога ще се извърши преглед на политиката?** |
| Оценка на Регламента за изменение е предвидена за 2025 г., при условие че той влезе в сила през 2020 г. |