Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1101/89 на Съвета и Регламенти (ЕО) № 2888/2000 и (ЕО) № 685/2001“

[COM(2016) 745 final — 2016/0368 (COD)]

(2017/C 209/10)

Докладчик: **Jan SIMONS**

Консултация	Европейски парламент, 12.12.2016 г.
	Съвет на Европейския съюз, 19.12.2016 г.
Правно основание	Членове 91 и 304 от Договора за функциониране на Европейския съюз
Компетентна комисия	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	15.3.2017 г.
Приемане на пленарна сесия	29.3.2017 г.
Пленарна сесия №	524
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	228/3/0

1. **Заключения и препоръки**

1.1. След консултация със заинтересованите представителни организации ЕИСК стига до заключението, че предложението на Комисията за регламент за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1101/89 (временна схема за бракуване на плавателни съдове във вътрешноводния транспорт) и Регламенти (ЕО) № 2888/2000, (разпределяне на разрешителните за товарни превози, получени от Швейцария) и (ЕО) № 685/2001 (разпределяне на разрешителните за товарни превози, предоставени от България и Румъния преди присъединяването им към ЕС), може да бъде подкрепено.

2. **Контекст**

2.1. В контекста на програмата REFIT и ангажимента към по-добро законотворчество с цел да се гарантира установяване на подходяща и висококачествена регулаторна рамка, както се посочва в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия, последната предлага отмяна на посочените три регламента като остарели.

2.1.1. Това са, на първо място, временният регламент за бракуване на плавателни съдове във вътрешноводния транспорт от 1989 г. Десет години по-късно съдържащите се в него инструменти за управление на капацитета на флотовете бяха запазени в Регламент (ЕО) № 718/1999, но регламентът от 1989 г. не беше отменен.

2.1.2. Това се отнася обаче и до двата регламента относно автомобилния транспорт.

2.1.2.1. Първият, приет през 2000 г., се отнася до разпределението между държавите членки на получените от Конфедерация Швейцария квоти за тежкотоварни превозни средства. Споразумение между ЕС и Конфедерация Швейцария освобождава от 1 януари 2005 г. тежкотоварните автомобилни превози от всякакви квоти или разрешителни.

2.1.2.2. Вторият се отнася до разпределението между държавите членки по онова време на разрешителните за достъпа до пазара на товарни превози на България и Румъния преди присъединяването им към ЕС през 2007 г. С присъединяването на двете страни към ЕС през 2007 г. въпросът с разрешителните вече не е актуален.

3. **Общи бележки**

3.1. ЕИСК винаги е подкрепял виждането, че регулаторната рамка трябва да бъде висококачествена и адаптирана към потребностите, но също и прозрачна, ясна и лесна за използване за държавите членки и заинтересованите страни, в този случай в секторите на транспорта по вътрешните водни пътища и на товарния автомобилен транспорт.

3.2. Като се имат предвид причините (впрочем от различно естество) за отмяна на посочените три остарели регламента, ЕИСК намира предложението за напълно логично.

3.3. ЕИСК обаче отбелязва, че в раздела „Резултати от консултациите със заинтересованите страни и оценки на въздействието“ Комисията е посочила „не се прилага“. А предложението има въздействие — при това дори положително, напр. елементите, цитирани в параграф 3.1 по-горе, и организирането на консултация, дори и просто за всеки случай, никога не вреди.

3.4. Затова ЕИСК се допита до представители на съответните браншови организации. И от тяхна страна не бяха формулирани никакви възражения във връзка с предложението на Комисията за отмяна на трите регламента.

Брюксел, 29 март 2017 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Georges DASSIS