



Брюксел, 23 ноември 2017 г.
(OR. en)

14841/17

Междуинституционални

досиета:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

ДОКЛАД

От: Генералния секретариат на Съвета

До: Съвета

№ док. Ком.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Относно: Пакет за мобилността I

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки и дневните и седмичните периоди за почивка и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на позиционирането чрез тахографи

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за прилагане и за определяне на специфични правила по отношение на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на сухопътния транспорт

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

– Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Комисията прие четирите предложения на 31 май 2017 г. като част от първата вълна от пакета за мобилността. Последва представяне пред Съвета на 8 юни 2017 г. (точка „Други въпроси“).

Всеобщата цел на предложенията е подобреното прилагане на социалните и пазарните правила чрез разпоредби за изясняване, опростяване и по-точен контрол. Основните подходи на отделните предложения са следните:

- Достъп до заетостта и до пазара: затягане и хармонизиране на условията за установяване, както и създаване на по-ефективно сътрудничество между държавите членки с цел борба с така наречените дружества — паравани; разширяване на задължителното лицензиране, така че да обхване леките търговски превозни средства; преразглеждане и опростяване на ограниченията за каботаж и установяване на свързаните с това стандарти за контрол; преминаване към електронни документи;
- Време за почивка и тахограф: въвеждане на известна гъвкавост в разпределянето на седмичната почивка, за да се позволи известна концентрация всяка трета седмица; съчетаване на тази гъвкавост с ясно задължение за операторите да предоставят адекватно и платено настаняване на водача извън кабината, включително възможност за редовно връщане вкъщи; задължаване на водачите да въвеждат граничните пунктове в тахографа, за да се улесни прилагането на социалните стандарти и на правилата за каботаж;
- Директива за командироването на работници в областта на автомобилния транспорт и за правоприлагането: изясняване на прилагането на принципите на „командироването на работници“ чрез установяване на минимално време, което водачът трябва да е прекарал в дадена държава членка (три дни месечно в случая с международния транспорт), за да важат разпоредбите за местно минимално заплащане и годишен отпуск; подобряване на правоприлагането чрез адаптирани контролни списъци за крайпътни проверки, чрез хармонизиран метод за класифициране на риска и чрез включване на директивата за работното време в точките за задължителен контрол;
- Наети превозни средства: облекчаване на ограниченията за използване на наети превозни средства в международния транспорт.

Работна група „Сухопътен транспорт“ разгледа предложенията 17 пъти между 1 юни и 6 ноември 2017 г. Всички делегации внесоха общи резерви за разглеждане; ето защо обсъждането на определени теми събра променливо количество изказвания и позиции. Делегациите на DK, PL и UK внесоха резерви за парламентарно разглеждане. Делегацията на NL се позова на оценка на въздействието, която течеше на национално равнище.

На 13 и 21 юни 2017 г. делегациите обсъдиха проучванията на оценката на въздействието, приложени към предложенията, като си запазиха правото да направят допълнителни коментари на по-късен етап. Що се отнася до социалния стълб, делегациите като цяло оцениха качеството на оценката на въздействието. При все това няколко делегации критикуваха предположенията по отношение на разходите, свързани с прилагането на правилата за „командиrowането на работници“ в международния транспорт. Тези делегации също така бяха на мнение, че чрез новите изисквания за времето за почивка се добавя допълнителна контролна тежест. Някои делегации освен това поставиха под въпрос приложимостта на редовните седмични почивки извън превозните средства, ако няма налични достатъчен брой безопасни места за паркиране. Други бяха на мнение, че по-гъвкавите правила относно времето за почивка биха могли да окажат отрицателни последици за безопасността по пътищата.

По отношение на достъпа до пазара делегациите изразиха съгласие с проучването на Комисията относно оценката на въздействието, че основен недостатък е трудността да се контролират на практика правилата за каботажа, като някои от тях подчертаха, че тежестта на контрола на практика се пада на държавите членки, в които се осъществява основната част от каботажа. Някои делегации изразиха съмнение дали преформулирането на правилата за каботажа е обосновано предвид броя на незаконните дейности, който не се оценява като много висок в относително изражение. Тези делегации изразиха несъгласие с твърдението, че предвиденото опростяване на правилата до голяма степен ще гарантира статуквото по броя на каботажните операции, тъй като някои от представените изчисления сочат намаляване на дейността. Те предпочитат вариант на политиката, при който се осъществява повишаване на социалните стандарти успоредно с отваряне на достъпа до пазара. Друга група делегации са на обратното мнение, като прогнозират значително нарастване на каботажната дейност, включително проблема със системния каботаж, който те смятат за неподходящ, докато социалните стандарти се различават значително в отделните части на ЕС.

Като се позовават на проучването на оценката на въздействието относно достъпа до професията, значителен брой делегации считат, че основата за лицензионни изисквания за леки търговски превозни средства е твърде слаба. Някои делегации отиват дори по-далече, като смятат, че проучването не подкрепя с доказателства необходимостта от регулиране на всички леки търговски превозни средства на равнище ЕС. Повечето делегации подкрепиха подхода за укрепване на изискванията за установяване и за ограничаване на възможността за определяне на допълнителни изисквания за достъп на национално равнище. Някои държави членки изразиха загриженост относно предложеното премахване на допълнителните национални критерии, като се опасават, че те ще окажат отрицателно въздействие конкретно на национално равнище.

И накрая, що се отнася до наетите превозни средства, делегациите признават очакваното положително въздействие от навлизането на пазара на наетите превозни средства, но някои от тях изтъкнаха, че възможните отрицателни въздействия се нуждаят от допълнителен анализ. Тези опасения са свързани с евентуална данъчна ерозия и с възможността за контролиране — и двете отнасящи се до все още съществуващите ограничения пред движението на наетите превозни средства и до каботажните превози. Някои делегации не са убедени от твърдението, че един по-ефективен пазар за наемане на превозни средства със сигурност ще има положително въздействие върху околната среда.

II. ВАРИАНТИ НА ПРЕДСЕДАТЕЛСТВОТО ЗА КОМПРОМИС

а) Регламент (ЕО) № 1071/2009

Леки търговски превозни средства

По отношение на регулирането на достъпа до професията за операторите на леки търговски превозни средства, председателството предложи компромисно решение, състоящо се от следните елементи:

- В обхвата на директивата ще попадат само оператори, които осъществяват **международни** операции с леки търговски превозни средства с **тегло** между [2,5—2,8 t] и 3,5 t, тъй като основната загриженост на държавите членки беше свързана с това да се осигури по-ярко присъствие на тези превозни средства на международния пазар на автомобилен транспорт. С установяването на минимално тегло ще се избегне необходимостта да се обхваща много голям брой допълнителни превозни средства и оператори без присъствие на международния транспортен пазар. Това би отговорило на опасенията за пропорционалността, като се избегне ненужната административна тежест за операторите, които използват микробуси с размерите на пътнически превозни средства. Беше предложен праг между 2,5 и 2,8 t.

- Съответните оператори, които искат да извършват международни транспортни операции с леки търговски превозни средства над прага на теглото, трябва да кандидатстват за **лиценз на ЕС**. Издаващият орган е длъжен да уточни чрез заверени копия, че те се издават на превозно средство или комбинация от превозни средства, между [2,5—2,8 t] — 3,5 t, за да се предотврати заобикалянето на правилата за финансова стабилност, които са по-строги за тежкотоварните превозни средства.
- И четирите **критерия за издаване на разрешения** — трайно установяване, добра репутация, професионална компетентност, финансова стабилност — ще се прилагат към леките търговски превозни средства. При този подход биха се установили равнопоставени условия за операторите, които осъществяват международен транспорт — както за операторите на леки търговски превозни средства, така и за операторите със смесен автомобилен парк, като последните вече трябва да отговарят и на четирите критерия.
- Председателството също предложи някои **преходни мерки** във връзка с прилагането на тези нови правила, за да се предостави достатъчно време на държавите членки да създадат административни системи за лицензирането на операторите на леки търговски превозни средства, а самите оператори на леки търговски превозни средства да се съобразят с новите правила.

Критерии за установяване и допълнителни национални изисквания

Председателството предложи компромисен текст, който улеснява предложението на Комисията за премахване на възможността държавите членки да добавят изисквания за лицензиране на национално равнище. Това ще осигури прозрачност в целия ЕС във връзка с достъпа до професията. Някои национални особености може да се наложи да бъдат взети предвид основно във връзка с критериите за установяване и поради това председателството предложи да се добави списък с доброволни критерии за установяване, които държавите членки могат да изискват в допълнение към задължителните критерии, ако желаят това.

Освен това председателството предложи по-конкретна формулировка във връзка със задължителните критерии за установяване (напр. като „активи“ и „персонал“ се заместят с „превозни средства“ и „водачи“) и предложи да се добавят още два, а именно, че предприятието трябва да е регистрирано в национален регистър на икономическата дейност; както и да подлежи на данъчно облагане в държавата членка на установяване.

Председателството предложи в случай на смесен автомобилен парк към леките търговски превозни средства да се прилагат по-ниски финансови изисквания, подобни на тези, които се прилагат спрямо предприятията, използващи само леки търговски превозни средства. Това би гарантирало равнопоставено третиране между операторите, когато използват леки търговски превозни средства. Председателството също предложи това изискване да се прилага единствено спрямо превозните средства с тегло под 3,5 t, но не и спрямо комбинацията от превозни средства, тъй като в противен случай прилагането на тези правила би било сложно.

По отношение на доказателството за финансова стабилност председателството предложи да се запази съществуващата правна рамка, при която изискването за банкова гаранция или застраховка може да бъде изисквано по избор на администрацията, а не само в случай, че заверените годишни счетоводни отчети на предприятието не са на разположение, както се предлага от Комисията.

б) Регламент (ЕО) № 1072/2009

Каботажни дейности

За по-голяма яснота председателството предлага в правния текст ясно да се определи началото на каботажната дейност. Предлаганото определение ще позволи каботажните дейности да започват само след като приключи цялото разтоварване в приемащата държава членка.

Проверки на каботаж

Председателството предложи да няма фиксиран брой проверки на каботаж, които да се осъществяват от националните компетентни органи. Следва да се извършват достатъчен брой проверки на базата на основан на риска подход, което би позволило на държавата членка да разгледа общата дейност по каботажни превози в страната, както и класифицирането на риска във възможните области на незаконен каботаж. Предложеният подход би позволил на държавите членки да извършват проверки на каботажните превози в зависимост от тяхната конкретна ситуация.

Освен това председателството предложи също да бъде разрешено да се извършват три задължителни годишни координирани крайпътни проверки в рамките на вече съществуващото задължение за провеждане на шест координирани крайпътни проверки за други цели съгласно Директива 2006/22/ЕО относно правоприлагането.

в) Регламент (ЕО) № 561/2006

Редовна седмична почивка в кабината на водача

Председателството предложи да се следва предложението на Комисията по отношение на общата забрана за прекарване на редовната седмична почивка или на равностойни компенсационни периоди в кабината на водача. В същото време председателството предложи да се въведе изключение, което позволява на водачите да прекарат редовната си седмична почивка в кабината, когато превозното средство разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и е паркирано на подходяща зона за почивка, осигуряваща безопасно и сигурно паркиране с подходящи санитарни съоръжения за комфорта на водача. В такъв случай определението за „подходяща зона за почивка“ ще трябва да бъде посочено в регламента. Тази подходяща зона за почивка следва да отговаря на определени критерии по отношение на безопасността, сигурността и обслужването.

Освен това председателството подчерта, че информацията относно тези подходящи зони за почивка трябва да бъде лесно достъпна за превозвачите и водачите, за предпочитане от единна точка за достъп до информация за всички държави членки.

Връщане вкъщи и график на седмичните почивки

Председателството предложи задължението на превозвача да осигурява на водача възможност за връщане вкъщи да бъде фиксирано на периоди от по шест седмици, за да обхване и превозвачите от периферните държави членки. Председателството смята, че е важно понятието „вкъщи“ да не се определя ограничително, тъй като водачът следва да има до известна степен гъвкавост и избор.

Относно графика на седмичните почивки председателството предложи да се запази настоящият двуседмичен подход, съгласно който се изисква да се ползва редовна седмична почивка най-малко на всеки две седмици. Компенсацията за намалената седмична почивка би могла да се добави към нормалната седмична почивка или към друга намалена седмична почивка.

г) **Регламент (ЕС) № 165/2014**

Цел на информацията от тахографа

Председателството предложи в текста да се поясни, че информацията от тахографа може да се използва за целите на проверка на спазването на правилата за каботажа, правилата относно командированите водачи и за целите на директивата относно комбинирания транспорт.

Въвеждане на кодовете на страните

Председателството предложи да се поясни, че задължението да се въведе код на страната трябва да бъде изпълнено след преминаването на национална граница при първото планирано или необходимо спиране за целите на водача или на транспортната операция. Няма да има никакво задължение за водача да спре след преминаване на границата само за да добави кода на страната, дори и в случаите, когато водачът преминава през няколко граници без предвидено спиране. Задължението за въвеждане на кода не е свързано с вида на транспортната операция.

д) **Директива за *lex specialis* по отношение на командированите работници в автомобилния транспорт и Директива 2006/22/ЕО**

Обхват

Председателството предложи да се поясни изрично в законодателството, че транзитните операции не представляват командироване на водачи. Наред с това председателството предложи да се поясни, че правилата *lex specialis* следва също така да се прилагат спрямо водачите, които извършват дейност за своя сметка.

Изчисляване на срока за командироване

Председателството предложи за целите на изчисляването на срока на командироване в дадена приемаща държава членка да се вземат предвид следните дейности на водача: време на шофиране, работно време, време, през което водачът е на разположение, междинни почивки и време за дневна почивка. В съответствие с компромисното предложение седмичната почивка не следва да се зачита за срок на командироване.

Когато водачът навлиза в приемащата държава посредством други видове транспорт, например с влак или ферибот, началото на срока на командироване следва да се изчислява от момента, в който водачът започва да управлява превозното средство, за да напусне влака или ферибота.

Председателството предложи административните изисквания и мерките за контрол за прилагането на правилата за командироване в сектора на автомобилния транспорт да бъдат представени изчерпателно в *lex specialis* за конкретния сектор („затворен списък“). В случай че с течение на времето стане необходимо да се актуализират тези изисквания или мерки поради технологичното развитие или подобни явления, това следва да се извършва посредством вторично законодателство. Това ще гарантира, че правилата за командироване са определени на европейско равнище и се прилагат по един и същи начин във всички държави членки.

е) **Директива 2006/1/ЕО**

В предложението на председателството се предвижда дадена държава членка да може да ограничи използването на наето превозно средство от друга държава членка единствено за предприятията, установени на нейната собствена територия. На държава членка вече няма да бъде разрешено да ограничава използването на наето превозно средство на нейна територия от предприятие, установено в друга държава членка.

Ако държава членка желае да ограничи използването на наето превозно средство от предприятие, установено на нейната територия, за което и да било наето превозно средство тя може да наложи горна граница до срок от три последователни месеца в рамките на една календарна година. Освен това държавата членка може да наложи горна граница на броя на наетите превозни средства от друга държава членка до максимум 25 % от общия автомобилен парк, притежаван от предприятието.

Председателството също така предложи предвиденият преглед от Комисията, който се очаква пет години след крайния срок за транспониране, да направи оценка на възможните неблагоприятни последици от увеличеното използване на наети превозни средства върху данъчните приходи на държавите членки, върху безопасността на движението по пътищата и върху незаконния каботаж.

III. КОМЕНТАРИ ПО ОСНОВНИТЕ ВЪПРОСИ

а) Регламент (ЕО) № 1071/2009

Леки търговски превозни средства

Много държави членки заявиха, че изискванията за лицензиране на операторите на леки търговски превозни средства биха довели до значителни разходи за този сектор, като в същото време липсват ясни доказателства за необходимостта от намеса на равнище ЕС. Други държави членки изразиха мнението, че предложението на Комисията представлява само една недостатъчна реакция на тревожното състояние на бързо нарастващата дейност с леки търговски превозни средства, тъй като по-важните критерии за проверка на надеждността на дадена операция (професионална компетентност, добра репутация) няма да бъдат спазени. Те подчертаха, че този сектор се нуждае от подходящо наблюдение и че трябва да се гарантира лоялна конкуренция с операторите на тежкотоварни превозни средства. Няколко държави членки сравниха предложението с решения на национално равнище, при които изискванията за лицензиране на леките търговски превозни средства започват едва на определено минимално тегло.

Всички държави членки без една бяха в състояние да подкрепят предложението на председателството изискването за лицензиране да се ограничи до **международния транспорт**. Повечето държави членки могат да подкрепят това изискване да започва да се прилага от определено **минимално тегло**. Четири държави членки не подкрепят идеята. Много държави членки нямат окончателна позиция по отношение на подходящото минимално тегло; те подкрепиха насоките на председателството от 2,5 до 2,8 t тегло в натоварено състояние. Някои държави членки категорично подкрепиха по-ниско минимално ограничение на теглото.

Във връзка с **критериите за издаване на разрешителни** голямо мнозинство от държави членки изрази предпочитание прилагането и на четирите критерия да обхваща само леките търговски превозни средства, използвани за международни превози. Някои други държави членки предпочетоха предложението на Комисията да се запази и в този случай. Те поставиха под въпрос по-специално значението на „добрата репутация“ при липсата на наблюдение с тахограф в този сектор и сметнаха препятствието пред „професионалната компетентност“ за твърде голямо, като взеха предвид съответните изисквания в приложение I към регламента. Повечето делегации, които се изказаха, предпочитат да не се изменя приложение I конкретно за целите на леките търговски превозни средства. Една държава членка отхвърли конкретното изискване за финансова стабилност и заяви, че то би довело единствено до допълнителна административна работа, вместо да бъде смислено препятствие.

Няколко държави членки считат, че конкретните суми за финансова стабилност продължават да са твърде завишени. Повечето държави членки приемат да се прилага изискването за финансова стабилност, стига да се реши въпросът със смесените автомобилни паркове, съставени от тежкотоварни и леки търговски превозни средства. Що се отнася до прилагането и на четирите критерия за издаване на разрешения, някои държави членки поискаха да се предвиди достатъчно дълъг преходен период.

И накрая, държавите членки до голяма степен приемат по принцип предложението във връзка с на новите административни **изисквания за отчитане**, отнасящи се до леките търговски превозни средства. Въпреки това много от тях поискаха тази част от предложението да бъде преразгледана, за да се намали административната тежест (на всеки две години, а не ежегодно, и само въз основа на налична статистика) и да се внесе по-голяма яснота (третиране на превозни средства, които подлежат на освобождаване).

Критерии за установяване и допълнителни национални изисквания

Въпреки че по-голямата част от държавите членки се съгласиха, че условията за трайно установяване, посочени в член 5 от регламента, следва да бъдат подсилени, някои поставиха под въпрос условията и разкритикуваха липсата им на яснота. От друга страна няколко държави членки се противопоставиха на предложението на Комисията да се заличи член 3, параграф 2 от регламента, т.е. държавите членки вече да нямат право да въвеждат допълнителни изисквания за лицензиране на национално равнище, като заявиха, че техните национални правила вземат под внимание специфичните потребности и обслужват и целта за засилване на връзката с държавата на установяване.

Предложението на председателството за добавяне на точност и яснота към някои от критериите за установяване и за включване на допълнителни доброволни елементи в членове 5 и 7, които отразяват националните особености, в замяна на заличаването на член 3, параграф 2 беше подкрепено от голямо мнозинство от държави членки. Въпреки това подробностите около формулировката на тези елементи продължават да се разглеждат внимателно. По-конкретно, редица държави членки считат, че в някои от елементите липсва точност и възможност за контролиране, докато други искат повече гъвкавост, за да се запазят националните особености.

Други делегации се изказаха в полза на укрепване на списъка от задължителни изисквания, например по отношение на необходимите активи и местните източници на финансиране, вместо да се предлагат нови доброволни изисквания, с цел осигуряване на равни условия в борбата срещу дружествата паравани. Някои държави членки също така отбелязаха, че проверката на някои от посочените критерии не е възможна при започването на дейностите, а само след като дружеството вече е установено.

Основната тема на дискусиите относно финансовата стабилност беше третирането на **смесените автомобилни паркове**. Компромисното предложение на председателството, в което се представя равно третиране на леките търговски превозни средства от автомобилните паркове от всички оператори, като цяло беше приветствано от делегациите, но беше отбелязана необходимостта от известно допълнително уточняване. Някои делегации изразиха опасения, че при определянето на приложимите прагове следва да бъдат отчетени комбинациите от превозни средства. Председателството е на мнение, че комбинациите от превозни средства са твърде разнообразни, за да бъдат взети предвид за тази цел, и се позова на предложението си за вереното копие на лиценза на Общността да посочва ясно дали лицензът е даден за леко търговско превозно средство под ограничението за тегло, включително ремаркетът, или за превозно средство с тегло над това ограничение. Някои държави членки предложиха по-ниски суми за леките търговски превозни средства, отколкото в предложението на Комисията. Председателството не се съгласи с това, тъй като е на мнение, че самият автомобилен парк (стойността на активите от превозни средства) ще осигури достатъчен собствен капитал. Няколко държави членки посочиха, че тези суми следва да бъдат още по-високи.

Няколко делегации поставиха под въпрос промяната в предложението на формулировката от „капитал и резерви“ на „**собствен капитал**“. За тях е важно да се гарантира, че при оценяването на финансовото изискване могат да бъдат взети предвид всички компоненти на собствените ресурси, с които разполага заявителят. Една делегация предложи **индексация** на финансовия праг с оглед на стабилността на регламента в продължение на много години.

Що се отнася до средствата за предоставяне на **доказателства за финансова стабилност**, две делегации изразиха несъгласие с промените, предложени от Комисията, тъй като според тях те представляват много повече от пояснение. По-специално, тези делегации изразиха желание да продължат да се прилагат националните системи, според които се изисква банкова гаранция дори в случай, че са налични годишни отчети, както и посочването на застраховки. Предложението на председателството да се запази сегашната формулировка на тази разпоредба беше посрещнато с подкрепа, но също така и с несъгласие, тъй като някои делегации считат, че предложението на Комисията е от полза за по-малките предприятия, които може да нямат достъп до финансови гаранции. Председателството заключи, че е необходима допълнителна работа, за да се прецени дали тези становища могат да бъдат съгласувани.

Що се отнася до **националните електронни регистри и сътрудничеството между държавите членки**, делегациите като цяло приветстваха предложението на Комисията. При все това, по отношение на националните електронни регистри някои делегации подчертаха, че е необходимо да се намери баланс между задължителните данни и административните разходи за редовно актуализиране, и освен това посочиха, че допълнителните усилия трябва да се компенсират от добре функциониращ Европейски регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU).¹ Някои делегации считат за прекомерни някои категории данни (напр. подробни финансови данни, брой служители, класифициране на риска).

Във връзка със засиленото сътрудничество между държавите членки делегациите приветстваха намерението на Комисията да структурира процедурата. Въпреки това мненията се различават по отношение на различните етапи на процедурата. Докато някои държави членки призовават за повече прозрачност относно причините, поради които може да бъде отказано дадено искане за сътрудничество, и смятат, че е достатъчно да има потвърждение за получаването на такова искане, други искат по-дълги срокове, за да може да се отговори на такива искания. Някои държави членки направиха разграничение в зависимост от вида разследване, до който би довело искането, или предложиха изрично ограничаване на вида информацията, която може да се изисква. Председателството заключи, че като начин за постигане на напредък текстът следва да посочва минималната обосновка на искането (например, като се посочва целта на процедурата и се уточнява достатъчно подробно исканата информация) и/или мотивите, поради които предоставянето на информация може да бъде отказано. Привеждането в съответствие на формулировката на процедурите за сътрудничество (член 8 от Директива 2006/22/ЕО и член 18 от Регламент 1071/2009) следва да продължи.

По отношение на обхвата на регламента някои държави членки смятат, че разясняването на „**нетърговския**“ характер на транспортните операции следва да се извърши по хармонизиран начин в законодателството на ЕС, докато някои други изразиха съмнение дали това е практично. Същевременно беше прието да се положат усилия за поясняване на това понятие.

¹ Европейски регистър на предприятията за автомобилни превози.

По отношение на предложената замяна на процедурата по регулиране с контрол с **процедурата с делегирани актове** някои делегации считат, че части от приложенията към регламента са от съществено естество и следователно не подлежат на изменения чрез делегирани актове, а една делегация се изказа против неограничения срок на правомощието. Много делегации имат нужда да проучат допълнително планираните промени.

Бележки на Комисията

Комисията запази позицията си. По отношение на леките търговски превозни средства представителят на Комисията демонстрира известна откритост към насочване приложното поле на регламента към операторите на леки търговски превозни средства за международен превоз, но беше на мнение, че в този случай пълното прилагане на изискванията за лицензиране може да бъде оправдано. Според него отнемането на гъвкавостта на държавите членки да добавят национални изисквания за лицензиране би могло да се компенсира, като някои от тях се включат в текста на регламента, при условие че не възпрепятстват по непропорционален начин свободата на установяване.

б) Регламент (ЕО) № 1072/2009

Каботажни дейности

Относно **броя на разрешените каботажни дейности** или **каботажните дни** напредъкът в сближаването на позициите беше твърде ограничен. Няколко държави членки настояха бъдещият компромисен текст да включва реда и условията за прилагане на правилата относно „командирането на работници“. Като цяло се приветства намерението за опростяване на правилата за каботаж. При все това много държави членки поискаха да се запазят сега прилаганите седем дни на разрешен каботаж, но без да се ограничава броят на операциите, докато много други поискаха броят на разрешените каботажни дни да бъде намален на доста под пет. Тези държави членки заявиха, че каботажът е временна по своя характер дейност и че това трябва да бъде гарантирано. Първата група държави членки се противопостави категорично на намаляването на доста под пет дни и се позоваха на оценката на въздействието на Комисията за промяна на броя на дните.

От друга страна държавите членки, които поискаха съществено намаляване на броя на дните за каботажни превози, заявиха, че предложението на Комисията ще доведе до по-нататъшно либерализиране на пазара чрез премахване на горната граница на броя каботажни операции. Няколко държави членки заявиха, че не следва да се налагат ограничения във вътрешния пазар, ако ще се прилагат правилата за командированите работници и новите правила за времето за почивка, тъй като това ще изравни положението на водачите от различните държави. Друга група държави членки не се съгласиха, като заявиха, че е необходимо да бъдат взети предвид и други фактори, например социалните вноски и данъците.

Няколко държави членки поискаха конкретни предпазни мерки за преодоляване на проблема с целенасочените и постоянно повтарящите се цикли на каботаж (**системен каботаж**), например чрез налагане на период на „успокояване“. Други бяха на мнение, че това ще добави ограничения на вътрешния пазар, сложно е за контролиране и е непропорционално с оглед на размера на проблема, и по този начин се противопоставиха на въвеждането на каквито и да било допълнителни гаранции. Мнозинството от държавите членки като цяло признаха, че системният каботаж би могъл да се окаже проблематичен в някои области, в които са съсредоточени каботажните операции, макар че някои изтъкнаха също, че не съществува проблем със системния каботаж.

Държавите членки ясно подкрепят необходимостта от повече яснота относно **началото на каботажните** операции. Повечето държави членки, които се изказаха, се съгласиха с предложението на председателството, че каботажните операции могат да започнат в приемащата държава членка само след като приключи пълното разтоварване на международния превоз. Те постигнаха съгласие, че това следва да се посочи ясно в регламента. По-малък брой държави членки подкрепиха по-либерален подход, който би позволил също така каботажните операции да се провеждат успоредно с операциите по международен транспорт преди пълното разтоварване в приемащата държава членка. Накрая, някои държави членки поискаха да се доуточни определението за каботаж и в други отношения.

Дискусията по термина **съседни държави членки** не приключи с резултат. Някои държави членки подкрепиха предложението на Комисията. Други държави членки подкрепиха предложението на председателството текстът на Комисията да се поясни, като се въведе определение за „съседна държава членка“ (държави със сухопътна граница). Няколко държави членки подкрепиха по-либерален подход, така че да бъдат разрешени каботажни операции във всяка друга държава членка за определени дни. Няколко държави членки подкрепиха идеята за по-ограничена корекция на статуквото, така че да се позволят каботажни операции във всяка друга държава членка в рамките на точен времеви отрязък, по-кратък от петте дни за каботажни операции, предложени от Комисията. Няколко други държави членки заявиха, че каботажните операции следва да бъдат разрешени единствено в приемащата държава членка, в която е приключила международната транспортна операция, особено ако броят операции остава неограничен по време на дните за каботаж.

Проверки на каботаж

Относно **проверките на каботаж** държавите членки изразиха широко съгласие с подхода на председателството, съгласно който не е необходим конкретен брой проверки. Някои от тях посочиха, че преценката за „достатъчен“ брой проверки следва да се прави на национално равнище в зависимост от местните условия. Държавите членки като цяло бяха в състояние да подкрепят и двата компромисни текста на председателството, като заявиха, че те трябва да се разглеждат като напълно взаимно допълващи се.

Други въпроси

Като цяло държавите членки приветстваха намерението на Комисията да се премине към **електронни документи при крайпътните проверки**, но някои изразиха загриженост, че службите за инспекция може да изгубят ефикасността си, ако на водача се даде право да се обръща към лица извън камиона за предоставяне на доказателства. По отношение на евентуалното ново задължение на държавите членки за **санкциониране на някои видове поведение** на изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите, делегациите внесоха конкретни резерви за разглеждане. Няколко делегации изтъкнаха, че **сухопътната част от операция по комбиниран транспорт**, извършвана в рамките на една държава членка, следва да се управлява от същите условия на достъп до пазара като каботажна операция. Накрая, по отношение на процедурите за **делегираните актове** няколко делегации не са съгласни с промяната на срока на валидност на лиценза на Общността посредством вторично законодателство.

Представителят на Комисията защити предложението относно каботажните операции. Той счита, че аргументите във връзка с петдневния срок следва да бъдат допълнително анализирани, при условие че се следва целта на предложението, а именно да се опростят правилата и да се подобри контролът. Той призна, че с планираното опростяване проблемът със систематичния каботаж, който е съсредоточен в малко на брой държави членки, може да продължи да съществува. Всяка защитна мярка, обсъдена като част от компромисен пакет, ще трябва да премине успешно изпитанието на ефективното прилагане.

в) Регламент (ЕО) № 561/2006

Редовна седмична почивка в кабината на водача

Реакциите на държавите членки на предложението на Комисията за по-изрична забрана за спане в кабината на водача по време на редовните седмични почивки и еквивалентните периоди на компенсация показва много различия в отправните точки помежду им. Макар че голям брой държави членки приветстваха предложението като потвърждение за начина, по който те тълкуват действащите правила, още повече държави членки изразиха съжаление, че те са непрактични и дискриминационни. Тези групи от държави членки имат различаващи се възгледи — както и по други въпроси от предложението — относно способността на водачите ефективно да използват в своя полза гъвкавостта, която може да съществува или да е постановена в законодателството, и изразяват несъгласие във връзка със стойността и възможността да се контролира подробното регулиране на начина, по който следва да се вземат редовните седмични почивки.

Голяма подкрепа срещна компромисният вариант на председателството да се направи разграничение между забранена седмична почивка в кабината като такава и разрешена седмична почивка в кабината, когато камионът се намира на сигурна и удобна зона за паркиране. Някои държави членки обаче запазват позицията си за стриктна забрана за прекарване на седмичната почивка в кабината, както беше първоначално предложено от Комисията. Няколко държави членки не са убедени, че регламентът за времето за почивка следва да се използва за регулиране на критериите за местата за почивка, а други не са убедени в практическата стойност на това разграничение, тъй като или не съществува „пазар“ за такива зони за почивка, или е налице огромен недостиг в зависимост от гъстотата на трафика в някои региони.

Повечето държави членки изразиха съгласие, че ако в правилата трябва да се посочват стандарти, те следва да бъдат съчетани с възможност да бъдат актуализирани чрез вторично законодателство, и че е необходимо да има леснодостъпна информация за водачите. Много държави членки изразиха съгласие с председателството, че може да не се изисква процедура за сертифициране на подходящите зони за почивка, но че е необходим надежден източник на информация, под наблюдението на администрацията, относно наличността на тези зони. Една държава членка предложи предложението на Комисията да се подсили чрез ефективни средства за контрол, напр. задължение за водача да представи доказателство къде е прекарал редовната си седмична почивка. Въпреки това повечето държави членки са съгласни с предложението на председателството да не се изисква такава документация, а вместо това при крайпътните проверки да се разчита главно на информацията от тахографа.

Общо беше разбирането, че в някои части на ЕС местата за паркиране са толкова натоварени, че дори забраната за седмична почивка в кабината няма значително да облекчи положението.

Връщане вкъщи и график на седмичните почивки

Относно правото на водача редовно **да се връща вкъщи**, една голяма група държави членки подкрепи предложението на Комисията за триседмичен цикъл. По-малък брой държави членки изразиха подкрепа за 12 седмици, докато сравнително най-голямата група би могла да се съгласи с предложението на председателството за шест седмици. Четири държави членки посочиха възможен компромис с четири седмици. Една държава членка предложи текстът да бъде изменен, за да посочва ясно, че времето за пътуване за връщане вкъщи не следва да се приспада от периода на почивка.

Относно определението на понятието „вкъщи“ повечето държави членки постигнаха съгласие с председателството, че е необходимо широко понятие, за да не се ограничават твърде много водачите. Въпреки това бяха изразени опасения, че задължението трябва да бъде практично и за оператора, тъй като той трябва да организира работния график на водача. Други държави членки предложиха „вкъщи“ да бъде държавата на установяване или държавата на трудова заетост.

Относно **графика на седмичните почивки**, т.е. създаването на удължени периоди на почивка чрез компенсации за намалени почивки, мнозинството от държавите членки желаят да се запази настоящият подход от две седмици, вместо да се премине към четири седмици, както предлага Комисията. В същото време няколко държави членки приветстваха предложението на Комисията за допълнителна гъвкавост в рамките на период от четири седмици. По отношение на повдигнатия въпрос дали член 6, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 ще трябва да бъде изменен вследствие на това, няколко държави членки предложиха горната граница на натрупаното време на шофиране да се увеличи на четири седмици, което съответства на 180 часа в продължение на четири седмици вместо 90 часа в продължение на две седмици, но срещнаха силна съпротива от страна на някои други държави членки.

Като **компенсация за намалената седмична почивка** няколко държави членки предпочетоха запазване на настоящата гъвкавост компенсацията да се използва в съчетание с дневната почивка, както и със седмичните почивки. Други държави членки подкрепиха компромисното предложение на председателството да се даде възможност на водачите да съчетават компенсацията с периоди седмична почивка, включително намалени седмични почивки, но не и с дневната почивка.

Други въпроси

Значителен брой държави членки не можаха да подкрепят премахването на ограничението за тегло от 7,5 t в освобождаването за **превоза на стоки с нетърговска цел**. Една от тези държави членки предложи нов праг от 18 t, който все още подлежи на оценка от другите делегации. Беше изказана също и известна неудовлетвореност от опита да се определи точно смисълът на „нетърговска“. Докато някои делегации смятат, че това понятие е твърде сложно, за да се поясни по задоволителен начин, други се застъпват за идеята, че следва поне да бъде установен съгласуван подход в цялото законодателство на ЕС.

Две държави членки внесоха конкретни резерви за разглеждане относно кодификацията на насоките за почивките по време на **операции при екипно шофиране**.

Делегациите, които взеха думата, се изказаха положително за предложението на Комисията да се даде известна **гъвкавост на водачите** да се отклоняват от някои правила за почивка, за да се договорят помежду си по подходящ начин, но повдигнаха въпроси за това как да се прецени, че такова действие няма да застраши безопасността на движението по пътищата. Една държава членка заяви, че е необходимо да се добави известна гъвкавост относно времето за шофиране, когато започва редовната седмична почивка.

Делегациите внесоха и резерви относно използването на процедурата по консултиране за приемането на **актове за изпълнение** с цел определяне на хармонизирани подходи към изпълнението.

Бележки на Комисията

Представителят на Комисията подпомогна председателството в опитите му да подготви почвата за компромиси, които могат да бъдат подкрепени от мнозинството от делегациите. Той потвърди позицията на Комисията и ясно заяви, че подходът на председателството за почивката в кабината и връщането вкъщи/графика на седмичните почивки се отклонява значително от предложението на Комисията, но има достойнства, тъй като отразява различни елементи, пораждащи загриженост, по-специално по отношение на подходящите зони за паркиране и почивка.

г) Регламент (ЕС) № 165/2014

Държавите членки подкрепиха предложението на Комисията да се разшири **информацията, записвана в тахографа**, чрез включване на граничните пунктове, за да може по-добре да се проследява прилагането на социалните и пазарните правила. В този контекст голямо мнозинство от държави членки подкрепи предложението на председателството да се **пояснят целите на събирането на информация от тахографа**, докато някои от тях предложиха да се направи позоваване и на наблюдаването на задълженията съгласно Регламент (ЕО) № 1073/2009 (достъп до пазара на автобусни превози). Някои държави членки обаче бяха на мнение, че увеличеното „проследяване“ на водача, за различни цели, би могло да бъде в противоречие с интересите за защита на данните и се нуждае от специално внимание по отношение на необходимостта и пропорционалността. Тези делегации предложиха да се получи становище на Европейския надзорен орган по защита на данните, без да постигнат необходимата позиция на мнозинството. Правната служба на Съвета също представи оценка.

Предложенията на председателството в текста да се уточни кога и къде от водача ще се изисква да **въвежда кодовете на държавите** след преминаване на границата — при първото планирано или необходимо спиране, като цяло бяха приветствани. Мнозинството от държавите членки се противопоставиха на задължението да се спира допълнително единствено за целта на въвеждането на кода на държавата, като по този начин подкрепиха подхода на председателството да се изисква при транзитната операция кодът на държавата да се въвежда само при планирано или необходимо спиране. При все това малка част от държавите членки се противопоставиха на тези уточнения, главно от съображения за много прецизно правоприлагане. Те очакват да може да се разчита на много точно позициониране във времето на информацията за преминаването на границата с цел проследяване на социалните правила, като поискаха задължително спиране при транзитните операции, както и това задължение да обхване и водачите, които все още използват аналогови тахографи. Освен това те смятат, че добавянето на известна практическа гъвкавост може да даде погрешен стимул за забавяне инсталирането на интелигентните тахографи, които ще предоставят цялата необходима информация по електронен път.

От това обсъждане последва по-широк дебат относно това дали задължителното **въвеждане на интелигентни тахографи** в съществуващия автомобилен парк (т.нар. модернизиране, задължително до 2034 г.) следва да бъде изтеглено напред във времето, напр. с пет или десет години. Голяма част от делегациите, изразили мнението си по въпроса, са в полза на такава стъпка, докато други поискаха да се изчакат проучването и оценката на Комисията, които предстои да бъдат представени. Някои делегации изразиха несъгласие с изтеглянето на датата напред по време на преговорите относно пакета за автомобилния транспорт, като заявиха, че компромисът по регламента за тахографите е бил постигнат едва преди три години след много труд. Част от делегациите все още не са изразили мнение.

Една държава членка, позовавайки се на пропуски при **набор от данни** в тахографите от едва 28 дни при контрола на социалните правила, предложи разширяване на обхвата до 60 дни. Други делегации внесоха резерви за разглеждане.

Представителят на Комисията счете за уместни допълненията, предложени от председателството, отчасти от практически съображения (въвеждане на кодовете на държавите), и отчасти заради правната стабилност (постигане на целите на събирането на данни).

д) Директива за *lex specialis* по отношение на командированите работници в автомобилния транспорт и Директива 2006/22/ЕО

Обща информация

Обсъжданията по предложението до голяма степен бяха засенчени от отговора на въпроса дали **правилата за командироването на работници** следва изобщо да се прилагат спрямо дейностите по международен автомобилен транспорт. Тъй като дебатът относно преразглеждането на директивата относно командироването на работници² е на по-напреднал етап, някои елементи от дискусията бяха включени при изготвянето на общия подход за това преразглеждане, който беше постигнат на заседанието на Съвета по заетост, социална политика, здравеопазване и потребителски въпроси от 23 октомври 2017 г. По-специално, в този контекст беше обсъдено третирането на транзитните транспортни операции, като беше постигнато съгласие измененията на директивата относно командироването на работници да бъдат приложени към сектора на автомобилния транспорт едва след като *lex specialis* влезе в сила.

Работна група „Сухопътен транспорт“ е получила разяснения от Правната служба на Съвета и писмен принос от Комисията относно различни аспекти на командироването. Много делегации придават особено значение на този принос, както и на дебата в рамките на Съвета по заетост, социална политика, здравеопазване и потребителски въпроси, включително изявлението и изказването на Комисията, направени по този повод.

По отношение на **гратисния период** за прилагане на основните елементи на правилата относно командироването на работници, редица държави членки поддържат принципното си противопоставяне тези стандарти изобщо да се прилагат спрямо водачите. При все това повечето държави членки от тази група са готови да променят позицията си в случай на всеобхватен гратисен период, достатъчно дълъг, за да даде възможност на практика да се ползва освобождаване. Тези държави членки добавиха повече условия за такава промяна, например намаляване броя на приложимите социални стандарти и административни изисквания.

² Директива 96/71/ЕО.

По-малка група от държави членки споделиха опасенията си във връзка със своето особено положение на отдалеченост или тежък трансграничен трафик. Друга група държави членки, напротив, настоя всички правила относно командироването на работници да се прилагат от момента на влизането на тяхна територия на водачи от други държави — членки на ЕС, или много скоро след това, и се изказа против изключването на каботажните операции. По принцип делегациите се съгласиха с Комисията, че ако бъдат приложени правилата относно командироването на работници, ще бъде необходима *lex specialis*, за да се вземат предвид особеностите на сектора на автомобилния транспорт и да се осигурят равнопоставени условия за проверки на равнището на приемащите държави членки. Мнозинството държави членки изглежда основно са загрижени от увеличаването на административната тежест в резултат на тези правила, включително огромната документация, необходима за прилагане на правилата относно командироването на работници, като в същото време настояват за действия в борбата срещу нечовешките условия на работа на някои водачи.

Обхват

Във връзка с **транзитното преминаване** голямо мнозинство от изказалите се делегации сподели възгледа на председателството, че при транзитно преминаване водачите не са командировани. Мнозинството от делегациите изрази още предпочитанието си случаят с транзитното преминаване да бъде разгледан в правния текст (в основната директива или в *lex specialis*). Една държава членка изрази ясно виждане, че водачите са командировани и в случай на транзитно преминаване.

Обсъждането относно **сухопътната част от операция по комбиниран транспорт** не доведе до резултат, тъй като значителен брой държави членки предпочитат да се направи анализ на този въпрос след представяне на предложението за изменение на съответната директива.³ Други изразиха желание международните операции да продължат да се разглеждат изцяло, а не да се разделят на отделни части за целите на прилагането на правилата за командироване. Повечето изказали се делегации споделят загрижеността на председателството, че ситуацията трябва да се изясни по един или друг начин.

Предложението на председателството да се разширят дерогациите на *lex specialis* относно **операциите (по автомобилен транспорт) за собствена сметка**, както е определено в директивата относно командироването на работници, беше подкрепено от някои държави членки, докато други се нуждаят от повече време, за да направят оценка на евентуалните последици от такова изменение.

³ Директива 92/106/ЕИО.

Обсъжданията относно **изчисляването на периодите на командироване** следваха като цяло две направления. Значителен брой държави членки подкрепиха подхода на Комисията за използване на шестчасов референтен период за изчисляване на половинките и пълните дни. Друга също така голяма група държави членки поискаха да се вземе предвид действителният брой часове, прекарани в приемащата държава членка, като до „ден на присъствие“ да се стига само след изтичането на всеки период от 24 часа. По отношение на включването на периодите за почивка и периодите, през които водачът е на разположение, предложението на председателството да се изключат от изчислението седмичните почивки не беше подкрепено с мнозинство. От друга страна, няколко държави членки пожелаха да се отиде по-далеч и от изчислението да се изключат също така периодите на дневна почивка и периодите, през които водачът е на разположение.

Състоя се дискусия, подобна на тази относно момента на въвеждане в тахографа на информацията за пресичането на границата, относно **начина, по който следва да се отчита присъствието за целта на правилата относно командироването, когато камионът е влязъл в приемащата държава членка с влак или ферибот**. Като цяло делегациите подкрепиха предложението на председателството командироването да започва на пристанището или гарата на пристигане. Две държави членки изразиха предпочитанието си да се посочва моментът, в който водачът окончателно напуска пристанището или гарата на пристигане. Една държава членка настоя изчисляването да започва на границата независимо от вида транспорт. Не доведоха до резултат обсъжданията по въпроса как да се третира времето (на разположение или почивка), прекарано на ферибот или във влак, например дали на водача следва да се предостави определена гъвкавост да отнася тези периоди към държавата, която напуска, или към тази, в която влиза.

Административни изисквания и мерки за контрол

Голямо мнозинство от изказали се държави членки изрази желание в *lex specialis* да има „затворен списък“ на **административни изисквания и мерки за контрол** за прилагането на правилата за командироване в сектора на автомобилния транспорт. Тези държави членки заявиха, че един изчерпателен списък на хармонизирани правила във всички държави членки ще гарантира, че операциите се осъществяват възможно най-гладко в този сектор, който по своя характер е силно подвижен и международен. Те също така се изказаха в полза на това в директивата да се поясни допълнително този изключителен характер и разгледаха вариант, при който в законодателството би могъл да се предвиди акт на вторичното законодателство за актуализиране на списъка на изисквания и мерки за контрол в зависимост от технологичните новости в областта на контрола и транспорта.

Малко на брой държави членки изразиха подкрепата си за неизчерпателен списък. Няколко държави членки се въздържаха от изказване на позиция, тъй като бяха загрижени, че списъкът не би съдържал всички желани елементи.

Относно съдържанието на списъка две държави членки направиха конкретни предложения да се скъси списъкът с елементи за контрол, предложен от Комисията за крайпътните проверки, и да се прехвърлят някои елементи от разследването във втора фаза на трансграничното правоприлагане чрез административно сътрудничество и проверки в помещенията на предприятията. Тези предложения бяха приветствани от някои държави членки. Други обаче наблегнаха, че е особено важно да има актуализирани декларации за командироване, като имаше разминаване във мненията относно ползата от крайпътна проверка на фишовете за трудово възнаграждение, имайки предвид, че те обхващат минали периоди и се различават по формат, съдържание и език. По време на цялото обсъждане като ключово съображение беше представен фактът, че е необходимо на инспектиращия персонал да бъдат предоставени документи, които могат да бъдат оценявани лесно и да послужат за основа за вземането на решения на място, включително чрез използването на модернизиран информационни системи, докато според други съображения решения могат да се вземат само след провеждане на проверки в помещенията на предприятията.

Други въпроси

Две държави членки изразиха загриженост във връзка с практическото прилагане и изпълнение на правилата за командироването спрямо **превозвачите и водачите, които не са граждани на ЕС**. Тъй като те смятат, че е невъзможно да се приложат и изпълнят на практика правилата за командироване, превозвачите, които не са граждани на ЕС, биха могли да се окажат в по-благоприятно положение от превозвачите от ЕС.

Система за класифициране на риска в Директива 2006/22/ЕО

Макар голямо мнозинство по принцип да подкрепи подхода на Комисията за подобряване на системата за класифициране на риска съгласно директивата за правоприлагането, няколко държави членки призоваха за предпазливост и приканиха работата най-напред да се съсредоточи върху пълното прилагане на системите за класифициране на риска на национално равнище. Много държави членки също така отправиха искане за преходен период. Няколко държави членки поставиха под въпрос и предложените критерии, даващи привилегии на камионите с „интелигентни тахографи“, или сметнаха, че има трудности при изчисляването на риска в случаите на превозвачи, използващи множество наети превозни средства.

Контрол на директивата за работното време

Много държави членки очакват практически трудности, ако задължителните крайпътни проверки трябва да включват и съответствието с директивата за работното време.⁴

Комисията поясни, че е била разглеждана промяна на формулировката на части от директивата за работното време с цел улесняване на контрола, която към момента не е осъществима поради липса на подкрепа от страна на социалните партньори.

Тогава председателството предложи, с оглед намиране на ефективен от гледна точка на разходите начин за осигуряване на изпълнението на директивата за работното време, изискванията за контрол да бъдат ограничени до проверки в помещенията на превозвачите. Това би позволило целта за подобряване изпълнението на директивата за работното време да се съгласува с опасението, че минималните равнища на контрол при крайпътна проверка може да не са ефективни. Делегациите се съгласиха с работата да продължи по този начин.

Бележки на Комисията

Изказването на представителя на Комисията беше от голяма полза при опитите за разясняване на сложните въпроси и съмнения, свързани с прилагането на правилата относно командироването на работници към сектора на автомобилния транспорт. Представителят на Комисията изрази подкрепа за редица инициативи на председателството за поясняване на текста, по-специално по отношение на обхвата на операциите, , обхванати от правилата за командироването, и осигуряването на по-голяма леснота при изчисляването на периодите, като същевременно настоятелно отстояваше принципите на предложението. Тези принципи по-специално включват прилагането на правилата относно командироването на работници, с някои дерогации, и отчитането, при изчисляване на командироването, на всички срокове, свързани с периодите на работа. Представителят на Комисията потвърди, че транзитното преминаване не представлява командироване. Той също така заяви, че що се отнася до административните изисквания и мерките за контрол, тези правила следва да бъдат изцяло и изчерпателно хармонизирани на равнището на ЕС (т.е. „затворен списък“). След това той изказа мнението, че макар подобреното изпълнение на директивата за работното време да е важна цел, средствата за изпълнение следва да отчитат ограниченията от практическо естество.

⁴ Директива 2002/15/ЕО.

е) Директива 2006/1/ЕО

Относно предложението, с което се въвежда повече гъвкавост за трансграничното използване на превозни средства, наети без водач, за превоз на стоки по шосе, редица държави членки запазиха резервите си, свързани с възможното подкопаване на данъчните приходи от превозни средства. Тези държави членки приветстваха компромисното предложение на председателството за намаляване на **минималния период** на разрешено движение до три месеца (вместо четири), но някои от тях изразиха предпочитания за срок от два или дори само един месец. По сходен начин делегациите приветстваха предложението на председателството да се позволи на държавите членки да определят таван на дела на наетите превозни средства в цялостния притежаван автомобилен парк, докато за някои делегации е необходимо да продължи да проучва съответният дял, а една делегация пожела таванът да се приложи към целия автопарк, използван от даденото предприятие. Четири държави членки отхвърлиха предложението на Комисията, докато други приветстваха предложението в неговия вид, като се позоваха на либерализацията, вече въведена на национално равнище. Една държава членка предложи на държавите членки да се даде право да ограничават използването на наети превозни средства, чието тегло е под определена долна граница. Две държави членки изразиха разминаващи се мнения относно предложеното заличаване на ограниченията за тегло за наетите превозни средства за **операциите за собствена сметка**.

Повечето делегации приветстваха предложението на председателството, доколкото то се отнася до улесняване на **контрола на оставащите времеви ограничения**. За някои делегации все още има значителни рискове по отношение на контролирането на други правила, по-специално относно каботаж, а други също изразиха загриженост по отношение на превозните средства, които преминават от един договор към друг, и тежестта от правоприлагането във връзка с повече трансгранични нарушения. Една държава членка счита за желателно в правилата изрично да се изисква надлежното **регистрация** на наетите превозни средства в ЕС.⁵

Много от делегациите бяха готови да приемат предложението на председателството за променена формулировка на условията за допускане за движение на наети превозни средства, надлежно пуснати за движение в друга държава членка и **наети от предприятие, установено в друга държава членка**. При все това, тъй като една държава членка представи различаващо се предложение, редица държави членки все още трябва да изяснят своята позиция по него.

⁵ Вж. Директива 1999/37/ЕО на Съвета.

И накрая, делегациите приветстваха предложението на председателството за преодоляване на определени остатъчни рискове чрез **преглед от Комисията** пет години след прилагането на новите правила .

Представителят на Комисията изрази обща резерва и демонстрира готовност за формулирането на някои предпазни клаузи в предложението.

IV. СЪОБРАЖЕНИЯ ЗА ПО-НАТАТЪШНАТА РАБОТА

Естонското председателство постигна значителен напредък по много аспекти от пазарния и социалния стълб на първия пакет за мобилността. Резултатите от неговата работа представляват солидна основа за бъдещи обсъждания. Работата по четирите досиета напредва успоредно, а постигането на компромис между държавите членки отбелязва по-голям напредък по някои от досиетата, отколкото по други.

По-специално, в доста напреднал етап е техническата работа по предложенията относно достъпа до професията (във връзка с критериите за установяване и леките търговски превозни средства), автомобилите под наем и тахографите. Председателството смята, че постигането на възможните компромиси не е далеч.

Необходима е още работа във връзка с предложението относно времето за почивка, за да се намери подходящ компромис за всички. Мнозинството от държавите членки изглежда са съгласни с насоката на компромиса, но редица други все още имат значителни опасения. За да се върви напред, ще трябва да бъдат разработени конкретни промени.

Най-много работа ще бъде необходима по предложенията относно командироването на работници в автомобилния транспорт и относно достъпа до пазара. До момента не е постигнат голям напредък, тъй като тези досиета са с твърде политическо естество и са тясно свързани. Освен това много държави членки заявиха, че все още нямат официални позиции. Допълнително усложнение произтича от взаимовръзката със законодателната работа по измененията на общата директива относно командироването на работници, във връзка с която общ подход на Съвета беше приет едва на 23 октомври 2017 г., а тристранните срещи започнаха наскоро.

Работата в подготвителните органи по време на естонското председателство потвърди предимството на поддържането на цялостен и паралелен подход между различните елементи на пакета.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

След заседанието си от 22 ноември 2017 г. Корепер приканва Съвета да вземе под внимание доклада с оглед на подготовката за допълнителен напредък по предложенията от пакета.
