



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 7 април 2020 г.
(OR. en)

Междуетноститутуционално досие:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на 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 прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи

- Изложение на мотивите на Съвета
- Прието от Съвета на 7 април 2020 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 31 май 2017 г. Европейската комисия прие 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 прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи.
2. Това предложение беше представено като част от Първия пакет за мобилността и законодателната процедура беше организирана във връзка с други две законодателни предложения — едното относно достъпа до професията автомобилен превозвач и до пазара на автомобилни превози на товари, а другото относно разпоредбите за прилагане на социалното законодателство и командироването на водачи.
3. Съветът по транспорт, телекомуникации и енергетика постигна съгласие по общ подход на 3 декември 2018 г.¹
4. Европейският парламент прие позицията си на първо четене на 4 април 2019 г.
5. Между октомври и декември 2019 г. се проведеха преговори между Европейския парламент, Съвета и Комисията с оглед постигането на споразумение по предложението. На 11 декември 2019 г. преговарящите постигнаха съгласие по компромисен текст, който впоследствие беше одобрен от Комитета на постоянните представители на 20 декември 2019 г.²
6. Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент (TRAN) потвърди политическото споразумение на 21 януари 2020 г., а Съветът даде своето потвърждение на 20 февруари 2020 г.³

¹ Документ ST 15084/18.

² Документ ST 15083/19.

³ Документ ST 5424/20 + ADD 1—4.

7. В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 18 януари 2018 г. и на Комитета на регионите от 1 февруари 2018 г.
8. Като взе предвид това споразумение и след редакция от страна на юрист-лингвистите, на 7 април 2020 г. Съветът прие чрез писмена процедура позицията на Съвета на първо четене в съответствие с обикновената законодателна процедура, определена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

II. ЦЕЛ

9. Общата цел на предложението е да хармонизира правилата относно времето за управление, прекъсванията и почивките в автомобилния транспорт и прилагането на тези разпоредби чрез използването на тахографи, за да се избегне нарушаване на конкуренцията, да се подобри пътната безопасност и да се осигурят добри условия на труд за водачите в рамките на Европейския съюз.

III. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

A) Общи положения

10. Въз основа на предложението на Комисията Парламентът и Съветът проведеха преговори с оглед постигането на споразумение на етапа на позицията на Съвета на първо четене. Текстът на проектопозицията на Съвета отразява напълно компромиса, постигнат между двата съзаконодателни органа.

Б) Основни въпроси на политиката

11. Компромисът, отразен в позицията на Съвета на първо четене, съдържа следните основни елементи:

а) Включване на леките търговски превозни средства

12. В първоначалното си предложение Комисията не беше включила леките търговски превозни средства в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, а Парламентът изрази подкрепа за това. Текстът на Съвета включва тези превозни средства в обхвата на регламента, когато тяхната максимално допустима маса, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 2,5 тона и когато те се използват в международния превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение (член 2, параграф 1 във връзка с член 3, буква за) от Регламент (ЕО) № 561/2006). В резултат на това тези превозни средства също попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 165/2014, така че те ще трябва да бъдат оборудвани с интелигентни тахографи.
13. Комисията ще използва преходен период (до 1 юли 2026 г.), за да приеме актове за изпълнение с подробно описание на данните, функциите и монтирането на тахографи в леките търговски превозни средства в срок до 18 месеца от влизането в сила на регламента за изменение, така че производството на оборудването и монтажът му в превозните средства да могат да бъдат уредени през остатъка от периода.
14. Във връзка с това в позицията на Съвета бяха приети, след преформулиране, изменения 353/rev, 368, 373 и 375.

б) Организация на седмичните почивки

15. За да се постигне компромис относно разпоредбите за седмичните почивки (член 8, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 561/2006), Съветът прие да се запази правилото, че водачът трябва да ползва две нормални седмични почивки или една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от поне 24 часа в рамките на всеки две последователни седмици.
16. Въпреки това Съветът настоя в компромисния текст, в съответствие с първоначалното предложение на Комисията, да се предвиди известна гъвкавост за водачите, превозващи стоки на дълги разстояния. По-специално, водач, който извършва международни превози на стоки извън държавата членка на установяване, може да ползва две последователни намалени седмични почивки, при условие че в продължение на четири последователни седмици ползва поне две нормални седмични почивки. В този случай, след като са били взети последователно две намалени седмични почивки, следващата седмична почивка трябва да бъде предшествана от почивка, ползвана като компенсация за двете намалени седмични почивки. През тази удължена почивка водачът се ползва от „връщане у дома“ (вж. точка 19 по-долу). В този контекст изменение 379 беше запазено като базово в позицията на Съвета; изменение 381 не беше запазено.
17. За да се гарантират проверките за почивките по време на път на водачите по график от 4 седмици, разпоредбите за съпътстващите документи в превозното средство бяха удължени от 28 на 56 дни (член 36 от Регламент (ЕС) № 165/2014), вж. изменения 365, 420—422.

в) Забрана за спане в кабината

18. Позицията на Съвета потвърждава първоначалното предложение на Комисията по отношение на забраната за почивка в превозното средство по време на нормална седмична почивка, и на всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки (член 8, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006). Съветът прие части от изменение 382 на Парламента, в което се уточняват подробности относно необходимите условия за настаняване. В този контекст се разяснява, че разходите за настаняване извън превозното средство трябва да бъдат покрити от работодателя – позиция, която Парламентът споделя в изменение 383.

г) Редовно връщане на водача

19. Позицията на Съвета, която доразвива първоначалното предложение на Комисията, според което транспортното предприятие трябва да организира работата на водачите така, че те да могат редовно да се връщат у дома, за да ползват дълга почивка (член 8, параграф 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006), засилва това изискване по отношение на доказването и наблюдението и дава по-голяма яснота за мястото, в което водачът се връща. В своя текст Съветът изисква от водача да се върне в експлоатационния център на работодателя, където е нормално базиран и където започва седмичната му почивка, в държавата членка на установяване на работодателя, или на мястото на пребиваване на водача, като се приема, че водачът избира къде да прекара почивката си, а работодателят отговаря за осигуряване на редовната възможност за връщане. В съответствие с изменение 385 беше договорена базова честота от четири седмици. С цел опростяване и за избягване на неравните преговорни позиции между водачите и техните работодатели, Съветът не прие елементите на допълнителна гъвкавост, за които Парламентът изразява подкрепа в изменения 355, 377 и 385.

д) Минимални стандарти за инфраструктурата за паркиране

20. Въпреки че в предложението на Комисията не са включени конкретни разпоредби по отношение на зоните за паркиране, в хода на обсъжданията с Парламента и Комисията Съветът се споразумя да бъде отправено искане към Комисията да публикува и редовно да актуализира на официален уебсайт списък на всички сертифицирани зони за паркиране с подходяща инфраструктура, която да е на разположение на водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници (член 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006). Текстът на Съвета изисква от Комисията чрез делегирани актове да установи стандарти за обслужване и сигурност, както и процедура по сертифициране на тези зони за паркиране. В резултат на този компромис, чрез който беше взет предвид ключовият интерес на Парламента, съдържащ се в изменение 387, исканията за по-подробни разпоредби в регламента (изменение 400) не бяха включени в текста на Съвета.

е) Прекъсване на седмичната почивка на ферибот или влак

21. Текстът на Съвета запазва предложението на Комисията за изменение на правилата за водач, придружаващ превозно средство, което се транспортира с ферибот или влак по време на почивка. Дневната или намалената седмична почивка на водача може да бъде прекъсвана не повече от два пъти с други дейности с обща продължителност не повече от един час (член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006). По отношение на нормалните седмични почивки, текстът на Съвета разширява дерогацията, като включва пътувания с ферибот или влак, планирани за 8 часа или повече, при условие че водачът има достъп до спална кабина. По този начин изменения 364, 388 и 389 бяха приети, частично преформулирани, в позицията на Съвета.

ж) Време за управление при извънредни обстоятелства

22. Текстът на Съвета прецизира предложението на Комисията по отношение на извънредните обстоятелства, така че водачите да могат да надвишават, при строго определени условия и в рамките на предпазните мерки, дневното и седмичното си време на управление с максимум един или два часа, при условие че непосредствено преди допълнителното време за управление са ползвали непрекъсната почивка от 30 минути, за да стигнат до експлоатационния център на работодателя или до своето място на пребиваване. Това изключение може да се използва само преди началото на по-дълги почивки, като е необходима и пълна компенсация (член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006). Във връзка с това изменение 391 беше прието, частично преформулирано, в позицията на Съвета.
23. Освен това в текста на Съвета се предвижда Комисията незабавно да публикува информация на публичен уебсайт във връзка със спешни случаи, в които при извънредни обстоятелства държавите членки могат да предоставят временни изключения от правилата за времето на управление и на почивка (член 14 от Регламент (ЕО) № 561/2006). Във връзка с това изменение 395 беше прието, частично преформулирано, в позицията на Съвета.

з) Въвеждане на интелигентни тахографи (версия 2) в автомобилния парк

24. Що се отнася до данните, регистрирани от интелигентните тахографи, в текста на Съвета се добавя, че тахографите трябва да могат да регистрират позицията на превозното средство всеки път, когато то пресича границата на държава членка (елемент, който вече е предвиден в предложението на Комисията), и всеки път, когато превозното средство извършва товарене или разтоварване, както и да отбелязват дали транспортната услуга е на пътници или товари (член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014). По този начин изменения 409—411 се запазват като цяло в позицията на Съвета.
25. Що се отнася до въвеждането на интелигентни тахографи, както Парламентът, така и Съветът подкрепиха значителното изтегляне напред на въвеждането на интелигентни тахографи в автомобилния парк (член 3, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 165/2014). Компромисът изисква основно преоборудване на превозните средства (т.е. на превозните средства, оборудвани преди това с аналогов или цифров тахограф) не по-късно от три години след края на годината на влизане в сила на подробните разпоредби за новото поколение интелигентни тахографи, и не по-късно от четири години след влизане в сила на тези подробни разпоредби, когато превозното средство е вече оборудвано с интелигентен тахограф (версия 1). Комисията ще разполага с 12 месеца, през които да приеме спецификациите за второто поколение интелигентни тахографи (член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014); превозните средства, регистрирани за първи път 24 месеца след влизане в сила на тези спецификации, трябва вече да са оборудвани с новата версия тахографи (член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014). По този начин изменения 368, 369, 403—406, 412 и 415 бяха приети, частично преформулирани, в позицията на Съвета, а изменение 402 не беше прието.
26. Във връзка с тази промяна Съветът постигна съгласие относно изискването държавите членки да снабдяват в подходяща степен своите контролни органи с необходимото оборудване за дистанционно ранно откриване до три години след влизането в сила на подробните разпоредби, както е посочено по-горе (член 9, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014); по този начин изменение 413/rev беше частично запазено.
27. Във връзка с това текстът на Съвета прецизира предложението на Комисията относно ръчното записване на преминаването на границите, докато това не се осигури автоматично с интелигентните тахографи (член 34, параграфи 1, 6 и 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014), вземайки предвид изменение 417.

и) Други елементи на позицията на Съвета

28. Следните други елементи, добавени от Съвета към предложението на Комисията, влязоха в окончателния текст на позицията на Съвета:

- а) По-подробно определение на „превоз с нетърговска цел“ (член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006);
- б) Незадължително изключение за превозни средства, които се използват за доставяне на готова бетонна смес (член 13, параграф 1, буква с) от Регламент (ЕО) № 561/2006);
- в) Процедура по разглеждане за някои актове за изпълнение (член 25, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006);
- г) Изискването данните от тахографа за превишаване на максималното време на управление да се съобщават на контролните органи за дистанционно ранно откриване на евентуално манипулиране или злоупотреба (член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 165/2014);
- д) Изискването следващото поколение тахографи да позволяват използването на данни в работен режим от външно устройство (член 10, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014);
- е) Процедура за повторно запечатване на свалени или счупени пломби на тахографи, които са били отворени от служителите на контролните органи (член 22, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 165/2014);
- ж) Разрешение компетентният орган при необходимост да изисква замяна на картата на водача, ако това е необходимо, за да се спазят новите технически спецификации (член 26, параграф 7а от Регламент (ЕС) № 165/2014).

29. Съветът прие, изцяло или по принцип, следните други изменения на предложението на Комисията, внесени от Парламента:

- а) Разширяване на обхвата на освобождаването за водачи, превозващи занаятчийски стоки (член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006), изменение 374;

- б) Необходимостта Комисията да направи оценка на евентуални специални правила за почивка на водачите, извършващи случаен превоз на пътници (член 8, параграф 9а от Регламент (ЕО) № 561/2006), изменения 354, 372, 380;
- в) Добавяне на допълнителните възнаграждения за бързина на доставката към списъка на вредните стимули (член 10, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006), изменение 390;
- г) Незадължително изключение за строителни превозни средства, извършващи дейност в радиус от 100 km (член 13, параграф 1, буква р) от Регламент (ЕО) № 561/2006), изменение 394;
- д) Специален доклад на Комисията относно системите за автономно шофиране и тяхното въздействие върху времето за управление и правилата за почивка (член 9а от Регламент (ЕО) № 561/2006), изменение 397;
- е) Добавя се пояснение, че тахографите и тахографските карти трябва да имат достатъчен капацитет памет за съхранение на изискваните данни (член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014), изменение 406;
- ж) Опреснително обучение за водачите (разходите за които се поемат от работодателя) и за контролните органи (изменения 418 и 419, съображения 30 и 31);
- з) По-пълна документация за почивките, прекъсванията и отпуските, както и за почивките, прекарани на ферибот или във влак (член 34, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 165/2014), изменение 416.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

30. Позицията на Съвета на първо четене отразява напълно компромиса, постигнат при преговорите между Съвета и Европейския парламент със съдействието на Комисията. Този компромис беше потвърден с писмо от председателя на комисията TRAN на Европейския парламент до председателя на Комитета на постоянните представители (23 януари 2020 г.). В това писмо председателят на комисията TRAN посочва, че ще препоръча на членовете ѝ, а впоследствие и на пленарното заседание, позицията на първо четене на Съвета да бъде приета без изменения от Парламента на второто четене след проверка от юрист-лингвистите на двете институции.
31. Ето защо Съветът смята, че позицията му на първо четене представлява балансиран резултат и след като бъдат приети, изменените регламенти ще подобрят условията на труд на водачите и ще допринесат за осигуряване на пътна безопасност и еднакви условия на конкуренция в сектора на автомобилния транспорт чрез хармонизиране, изясняване на правилата и по-добър контрол.
-