



Брюксел, 11 февруари 2020 г.
(OR. en)

Междуинституционални
досиета:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

БЕЛЕЖКА ПО ТОЧКИ I/A

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители (I част)/Съвета
№ док. Ком.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Относно:	Първи пакет за мобилността: 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 по време на работа и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС – Политическо споразумение

Изявления на Комисията и на държави членки

Декларация на Комисията

Комисията взема под внимание временното споразумение относно социалните и пазарните аспекти на пакета за мобилността I, постигнато от Съвета и Европейския парламент по време на 4-ата тристранна среща, която се проведе на 11 – 12 декември 2019 г.

Комисията изразява съжаление, че постигнатото от Съвета и Европейския парламент политическо споразумение включва елементи, които не съответстват на амбициозните цели на Европейския зелен пакт и на потвърдената от Европейския съвет цел за постигане на неутрален по отношение на климата ЕС до 2050 г. Това са задължителното връщане на превозното средство в държавата членка на установяване на всеки 8 седмици и ограниченията, наложени върху операциите по комбиниран транспорт. Тези мерки не са част от предложенията на Комисията, приети на 31 май 2017 г., и не бяха подложени на оценка на въздействието. Задължението за връщане на камионите ще доведе до неефективност в транспортната система и до увеличаване на ненужните емисии, замърсяване и задръствания, а ограниченията за комбинирания транспорт ще намалят неговата ефективност при използването му в рамките на мултимодалните товарни превози.

Свързаните с това предложение социални подобрения са значителни. Комисията ще оцени внимателно въздействието на тези два елемента върху климата, околната среда и единния пазар. В тази връзка Комисията ще се води от целите по Европейския зелен пакт и мерките за декарбонизация на транспорта и за опазване на околната среда, като същевременно се гарантира доброто функциониране на единния пазар.

След оценката на въздействието Комисията ще упражни при нужда правото си да излезе с целево законодателно предложение, преди тези две разпоредби да влязат в сила.

Изявление на България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват дълбока загриженост, че предварителното споразумение относно пакета за мобилността I противоречи на свободата на предоставяне на услуги на единния пазар, на принципа на свободно движение на работниците, както и на основните политики и цели на ЕС в областта на климата.

По-специално изискването за връщане на тежките превозни средства в държавата членка на установяване поне веднъж на всеки 8 седмици противоречи на амбициозните цели на ЕС в областта на климата, определени от Европейската комисия в новия Зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде прието, това задължение ще доведе до значително увеличаване на броя на празните курсове на камиони по европейските пътища и следователно до значително увеличаване на емисиите на CO₂ от транспортния сектор. На този сектор вече се пада приблизително една четвърт от емисиите на парникови газове в ЕС.

Въпреки усилията ни да изтъкнем тези факти и независимо от научните доказателства от проучванията за въздействието на подобно задължение за увеличаването на броя на празните курсове и емисиите на CO₂, въпросът за очакваното въздействие на тази разпоредба не среща разбиране и рационалните аргументи се отхвърлят. Същевременно, въпреки че програмата за по-добро регулиране изисква оценка на въздействието на равнище ЕС за всички подобни мерки, такава оценка все още не е представена.

Завръщащите се превозни средства в държавата членка на установяване са само един пример за прекомерно ограничаващи и дискриминационни мерки, предложени в пакета за мобилността I. Изразяваме сходни опасения относно ограниченията за каботажа под формата на прекомерен период на прекъсване. Този период на прекъсване представлява протекционистка мярка, която ще окаже по-скоро отрицателно въздействие върху единния пазар. Задължението за връщане на камиони, както и ограниченията, наложени върху каботажните превози според оценките на уважавани научноизследователски институти ще генерират допълнителни милиони тонове емисии на CO₂ годишно.

Друга важна причина за безпокойство е, че задължителното връщане на превозното средство ще постави в неравностойно положение държавите членки, които поради географското си местоположение ще срещат значителни трудности при предоставянето на услуги за превоз с камиони на единния пазар, тъй като техните превозни средства ще трябва да изминават много по-големи разстояния и да преодоляват значителни природни препятствия, особено що се отнася до островите.

Нелоялната конкуренция от страна на оператори от трети държави също е фактор, който не е щателно разгледан. Това е особено тревожно, тъй като решението, което предстои да бъде приведено в действие, ще има дългосрочни последици не само за транспортния сектор, но и за икономиката на ЕС като цяло.

Транспортният сектор заслужава справедлива и солидна правна рамка на ЕС, която допълнително да стимулира неговото развитие, като същевременно гарантира реалистични и приложими правила. Вместо балансиран разпоредби и реален компромис временното споразумение налага ограничителни, непропорционални и протекционистки мерки.

Пакетът за мобилността I е досие с изключително значение за европейския единен пазар, както и за сектора на автомобилния транспорт. Днес повече от всякога е необходимо да запазим безпрепятственото функциониране на единния пазар и на икономиките на всички държави членки в ЕС, като същевременно се спазва съответствието с останалите политики на ЕС.

Изявление на Белгия

Белгия взе под внимание резултатите от предварителното споразумение, постигнато на 11 декември между Европейския парламент и Съвета относно социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I.

Белгия приветства значителното подобрене на условията на труд на водачите на камиони, по-специално чрез забраната на седмичната почивка в кабината, както и чрез прилагане на командироването за каботажни операции. В бъдеще следва да бъдат постигната по-добра равнопоставеност чрез включването на леките търговски превозни средства в обхвата на целия пакет за мобилността, връщането на камионите на всеки 8 седмици в базата и амбициозния график за въвеждането на нови интелигентни тахографи, което ще позволи по-доброто прилагане на съществуващите и новите правила.

Поради това Белгия счита, че е непоследователно да се ограничи допълнително достъпът до пазара, като се наложи период на прекъсване от 4 дни за каботажа, като същевременно Европейският съюз ще осигури социална конвергенция във възходяща посока.

Според нас периодът на прекъсване е търговска бариера, която противоречи на духа на вътрешния пазар и на ефективността на логистичната верига, тъй като благодарение на каботажните превози се избягват празните курсове.

Изразяваме съжаление и във връзка с включването на предложение за дългосрочното командироване, което не фигурираше в предложението на Комисията, нито в споразуменията между двата съзаконодателни органа, и все още не е оценено внимателно.

Поради това, въпреки положителните социални елементи, съдържащи се в пакета, Белгия ще се въздържи от гласуване по споразумението.

Изявление на Естония

Естония напълно подкрепя целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I¹, чиято цел е да проправи пътя към ясни правила за автомобилния транспорт. Естония смята, че международният пазар на автомобилни превози на товари в Европейския съюз трябва да бъде в съответствие с общите принципи на единния пазар, да бъде отворен за конкуренция, ефикасен и благоприятен за околната среда. Естония счита, че допълнителните изисквания не трябва да създават прекомерна административна тежест за предприятията или органите на публичния сектор, нито да противоречат на целите на политиката на Европейския съюз в областта на климата.

По време на преговорите по пакета Естония възприе конструктивен подход, като се стремеше да взема под внимание и да подкрепя предложенията, които да подобрят условията на труд на водачите на превозни средства, да се борят с незаконните пазарни практики и да намалят отрицателните последици за околната среда. Преговорите обаче доведоха до споразумение, което поставя естонските превозвачи в неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, а именно чрез налагане на задължение на предприятията за автомобилни превози да организират дейността на автомобилния си парк по такъв начин, че да се гарантира превозните средства да се връщат в държавата членка на установяване в рамките на 8 седмици след напускането ѝ („задължение за връщане на превозното средство“).

¹ 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; COM(2017)281;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

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 по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи; COM(2017)277;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС; COM(2017)278;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Това задължение не беше част от първоначалния пакет. Не му е направена щателна оценка на въздействието, което поражда опасения за връзката му с Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²

На второ място, задължението за връщане на превозните средства в държавата членка на установяване, ограничава географската зона на дейност на предприятията за автомобилен превоз на тази държава членка, поради което то не е в съответствие с целта на пакета за мобилността I да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция.

На трето място, тъй като това задължение увеличава броя на празните курсове и допълнителните емисии на CO₂, Естония е на мнение, че това изискване противоречи на целите на политиката на ЕС в областта на климата и на целите на Парижкото споразумение. То не е в съответствие със заключенията на Европейския съвет³ от 12 декември 2019 г.

Освен това Естония счита, че това изискване е непропорционално, тъй като споразумението вече съдържа мерки за борба срещу т.нар. явление „дружества пощенски кутии“. Задължението за връщането на превозните средства потенциално ще доведе до инициативи за подобни практики, а освен това насърчава предприятията за автомобилен превоз от периферните държави членки да преместят мястото си на установяване, което ще доведе до намаляване на работните места и данъчните приходи.

И накрая, тъй като мярката потенциално може да увеличи обема на трафика, Естония е загрижена за нейното въздействие върху пътната безопасност.

Следователно, и като още веднъж изтъква подкрепата си за целите на първоначалните предложения за социалния и пазарния стълб на пакета за мобилността I, Естония изразява съжаление относно включването в споразумението на връщането на превозните средства. Във връзка с изложеното по-горе Естония ще гласува против въпросното споразумение.

² Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Раздел I, точка 5: „Всички имащи отношение законодателни актове и политики на ЕС трябва да отговарят на целта за неутралност по отношение на климата и да допринасят за нейното постигане, като същевременно се спазват условия на равнопоставеност. /.../“ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/bg/pdf>