



Брюксел, 4 декември 2018 г.  
(OR. en, fr)

---

---

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

---

---

15084/18  
ADD 1

TRANS 603  
SOC 754  
EMPL 559  
MI 922  
COMPET 838  
CODEC 2194

## РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4
№ док. Ком.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Относно:	Пакета за мобилността (I част) 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 периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕО) № 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 – Изявления

---

Приложено се изпращат на делегациите изявления на делегациите във връзка с общия подход на Съвета по посочените по-горе предложения.

**Полша, България, Литва, Малта, Унгария**

Полша, България, Литва, Малта и Унгария отбелязват, че за съжаление усилията за разделяне на пазара и защита на вътрешните пазари на някои държави членки засенчиха първоначалната цел на пакета за мобилността (I част) да се опростят и пояснят правилата за транспортния сектор, както и да се подобрят социалните условия и условията на труд на водачите.

Общият подход по пакета за мобилността (I част) не отчита географските особености на държавите членки, разположени по външните граници на ЕС. Предлаганият пакет не отчита и специфичните проблеми на островните държави. Освен това той не само че създава неравнопоставени условия за операторите в рамките на ЕС, но и излага на опасност международната конкурентоспособност на сектора за автомобилен транспорт на Съюза.

Вместо балансирани разпоредби и истински компромис, допринасящи за добре функциониращ единен пазар, предлаганият общ подход налага ограничителни, непропорционални и протекционистки мерки, които противоречат на базисни принципи на Договорите и на основните свободи на ЕС. Пример за такава разпоредба е принуждаването на водача да се връща на определено място.

Полша, България, Литва, Малта и Унгария са категорично против:

- Модела на разделяне, който предвижда прилагането на режима за командироване към водачите, извършващи трансгранични търговски операции и каботаж. Предложението ще доведе до разпокъсване на пазара на ЕС и до дискриминиране на някои държави членки и на водачите от тези страни. То ще попречи на правилното функциониране на вътрешния пазар за автомобилни превози, ще създаде непропорционална административна тежест за операторите, особено за малките и средните предприятия, и освен това ще задълбочи нелоялната конкуренция между операторите от ЕС и извън ЕС в ущърб на първите. И не на последно място, предложението ще увеличи пречките пред търговията в ЕС.
- Пълната забрана за ползване на нормалната седмична почивка в кабината. Това е ограничаващо решение, което не отчита липсата в Европа на подходящи места за почивка с подходящо настаняване. При това положение условията на труд на водачите няма да се подобрят, тъй като те няма да се възползват от инфраструктура, която не съществува и чието изграждане ще отнеме време.

- Налагането на допълнителни ограничения за каботаж във вид на срок на прекъсване от няколко дни. Това е още една ограничителна, непропорционална и протекционистка мярка, налагаща произволно административно препятствие пред достъпа до пазара.

Вследствие на това, вместо да даде тласък на конкурентоспособността на транспортния сектор и на благоденствието в ЕС, прилагането на пакета за мобилността (I част) в настоящия му вид ще доведе до фалит на малки и средни превозвачи, нарастване на равнищата на безработица в ЕС, рязко увеличение на цените на много стоки и услуги с отрицателно въздействие върху потребителите и забавяне на икономическия растеж.

Ефектът ще бъде много по-тежък в държавите членки, които не са разположени в центъра на ЕС и в които транспортът се явява важен икономически сектор.

Ето защо, предвид очевидната липса на справедливост и баланс в предлагания общ подход на Съвета по пакета за мобилността, Полша, България, Литва, Малта и Унгария гласуват против него.

## **Белгия**

Белгия потвърждава отрицателния си вот по пакета за мобилността (I част) на заседанието на Съвета по транспорт от 3.12.2018 г.

Белгия не може да подкрепи новия режим на каботаж, предлаган в рамките на Регламент (ЕО) № 1072/2009, въвеждащ 5-дневен срок на прекъсване, който застрашава оцеляването на икономическата активност на сектора на Белгия.

## Швеция

Изявление на Швеция по предложението за директива 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 и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар (Брюксел, 28 ноември 2018 г., док. 14802/18 ADD 4)

Швеция е в състояние да подкрепи общия подход по това предложение, но би искала следната забележка по член 2, параграф 4, буква а) да бъде добавена към протокола и да бъде взета предвид в предстоящата работа.

Швеция смята, че би било от полза, ако в член 2, параграф 4, буква а) ясно се изрази зачитане на националните трудовоправни модели и се отчете ролята на социалните партньори по отношение на Договорите. Социалните партньори участват в наблюдаването на условията на труд и на реда и условията на заетост в някои държави членки. Това е гарантирано в общите директиви относно командироването, от които предлаганата директива е предвидено да бъде *lex specialis*. За да може *lex specialis* да функционира по същия начин като общите директиви в това отношение, е желателно пояснение. Ето защо е важно в член 2, параграф 4 буква а) да се посочи, че националният компетентен орган може да предоставя информацията в декларацията за командироването, например чрез регистър, на други органи или на социалните партньори в съответствие с националното право и практики.

Освен това Швеция би искала да припомни, че Междуинституционалната прокламация за Европейския стълб на социалните права зачита ролята на социалните партньори.