



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 2 март 2020 г.  
(OR. en)

6189/20  
PV CONS 10  
EDUC 41  
JEUN 7  
CULT 14  
AUDIO 6  
SPORT 6

**ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ**  
**СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**  
**(Образование, младеж, култура и спорт)**  
**20 февруари 2020 г.**

## **СЪДЪРЖАНИЕ**

### **Страница**

|    |                                            |   |
|----|--------------------------------------------|---|
| 1. | Приемане на дневния ред .....              | 3 |
| 2. | Одобряване на точки А                      |   |
| а) | Списък на незаконодателните дейности ..... | 3 |
| б) | Списък на законодателните актове .....     | 4 |

### **Незаконодателни дейности**

|    |                                                                                                                   |   |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 3. | Резолюция относно образованието и обучението в рамките на европейския семестър .....                              | 4 |
| 4. | Движението на мозъци — стимул за европейското пространство за образование.....                                    | 4 |
| 5. | Други въпроси.....                                                                                                | 5 |
|    | Стратегическа рамка за европейско сътрудничество в областта на образованието и обучението за периода след 2020 г. |   |
|    | ПРИЛОЖЕНИЕ — Изявления за протокола на Съвета .....                                                               | 6 |

\*\*\*

## 1. Приемане на дневния ред

Съветът прие дневния ред, изложен в док. 5925/20.

## 2. Одобряване на точки А

### а) Списък на незаконодателните дейности

5928/20 + COR 1

Съветът прие списъка на точки А, поместен в документ 5928/20, включително представените за приемане COR и REV документи. Изявленията по тези точки са изложени в допълнението.

Документите за следните точки да се четат, както следва:

### Рибарство

3. Решение на Съвета относно подписването и временното прилагане на Протокола за прилагане на Споразумението за партньорство в областта на рибарството със Сейшелските острови и на изпълнителния протокол към него  
*Приемане*  
одобрено от Корепер (I част) на 19.2.2020 г.

☐ 5381/1/20 REV 1  
+ REV 1 ADD 1  
5246/20 + COR 1 (el)  
5242/20  
PECHE

4. Решение на Съвета относно сключването на Протокола за прилагане на Споразумението за партньорство в областта на рибарството със Сейшелските острови и на изпълнителния протокол към него  
*Принципно съгласие*  
*Искане на одобрение от Европейския парламент*  
одобрено от Корепер (I част) на 19.2.2020 г.

☐ 5381/1/20 REV 1  
+ REV 1 ADD 1  
5243/20  
5246/20 + COR 1 (el)  
PECHE

- б) **Списък на законодателните актове** (открито  
обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора  
за Европейския съюз)

5929/20

#### Транспорт

##### **Пакет за мобилността I**

- а) Регламент относно достъпа до професията и до пазара  
на автомобилни превози на товари
- б) Регламенти за периодите на почивка и за тахографите
- в) Директива за прилагането на социалните правила и за  
специалното законодателство (*lex specialis*) за  
командирането на водачи



5424/20

+ ADD 1—4  
TRANS



##### *Политическо споразумение*

одобрено от Корепер (I част) на 29.1.2020 г.

Съветът потвърди политическо споразумение по посочените по-горе два регламента и  
директива, изложени в допълнения 1, 2 и 3 към док. 5424/20 (правно основание:  
член 91, параграф 1 от ДФЕС).

Изявленията по тази точка са поместени в приложението (стр. 6—10).

#### Незаконодателни дейности

3. Резолюция относно образованието и обучението в рамките  
на европейския семестър  
*Приемане*

5536/20

4. **Движението на мозъци — стимул за европейското  
пространство за образование**  
*Ориентационен дебат*



5512/20

Съветът проведе ориентационен дебат по посочената по-горе тема въз основа на  
документ за обсъждане, изготвен от председателството (5512/20).

По време на дебата министрите признаха, че свободното движение е основен принцип в  
сектора на образованието с неоспорими ползи за разпространението на знания и идеи.  
Освен това министрите отбелязаха необходимостта от стремеж към балансирано  
движение на мозъци, за да се подкрепи дългосрочната устойчивост и сближаване в  
рамките на Съюза. Беше постигнат широк консенсус относно необходимостта от  
повече данни и по-добро картографиране на движението на мозъци в рамките на ЕС.

## Други въпроси

5. Стратегическа рамка за европейско сътрудничество в областта на образованието и обучението за периода след 2020 г.

5533/20

*Информация от председателството*

- 
- 1** Първо четене
- C** Точка, основана на предложение на Комисията
- 2** Открит дебат, предложен от председателството (член 8, параграф 2 от Процедурния правилник на Съвета)
-

**Изявления по точката А от списъка на законодателни актове, която се съдържа в документ 5929/20**

**По точка А:**

**Пакет за мобилността I**

- а) Регламент относно достъпа до професията и до пазара на автомобилни превози на товари**
- б) Регламенти за периодите на почивка и за тахографите**
- в) Директива за прилагането на социалните правила и за специалното законодателство (*lex specialis*) за командироването на водачи**

*Политическо споразумение*

**ИЗЯВЛЕНИЕ 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 каботаж 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 CO<sub>2</sub> 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 последствия 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 балансирани 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 каботаж, 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 I<sup>1</sup>, 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“).

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

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.

---

<sup>1</sup> 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>

<sup>2</sup> Междунституционално 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>

На трето място, тъй като това задължение увеличава броя на празните курсове и допълнителните емисии на CO<sub>2</sub>, 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 съвет<sup>3</sup> 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.“

---

<sup>3</sup> 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>