



7232/1/20
REV 1

VOTE 11
INF 55
PUBLIC 18
CODEC 259

Относно:

- Резултати от гласуването
- ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012

= Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета

= Резултати от писмената процедура, приключила на 7 април 2020 г.

Референтен документ:

одобрено от Корепер (I част) на 3.4.2020 г.

Изявленията и/или обясненията на вота се съдържат в приложение 2 към настоящата бележка.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**
 Session:
 Configuration:
 Item: **2017/0121(COD) (Document: 5112/20)**
 Voting Rule: **qualified majority**
 Subject: **DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012**

Vote	Members	Population (%)
Yes	18	81,77%
No	9	18,23%
Abstain	0	0%
Not participating	0	
Total	27	

Sitting date: **07/04/2020**

Final result



Member State	Weighting	Vote	Member State	Weighting	Vote
BELGIQUE/BELGIË	2,56		LIETUVA	0,62	
БЪЛГАРИЯ	1,56		LUXEMBOURG	0,14	
Ceská republika	2,35		MAGYARORSZÁG	2,18	
DANMARK	1,30		MALTA	0,11	
DEUTSCHLAND	18,54		NEDERLAND	3,89	
EESTI	0,30		ÖSTERREICH	1,98	
ÉIRE/IRELAND	1,10		POLSKA	8,49	
ΕΛΛΑΔΑ	2,40		PORTUGAL	2,30	
ESPAÑA	10,49		ROMÂNIA	4,34	
FRANCE	14,98		SLOVENIJA	0,47	
HRVATSKA	0,91		SLOVENSKO	1,22	
ITALIA	13,65		SUOMI/FINLAND	1,23	
ΚΥΠΡΟΣ	0,20		SVERIGE	2,29	
LATVIJA	0,43		UNITED KINGDOM		

* When acting on a proposal from the Commission or the High Representative, qualified majority is reached if at least 55 % of members vote in favour (15 MS) accounting for at least 65% of the population

For information: <http://www.consilium.europa.eu/public-vote>

ИЗЯВЛЕНИЯ

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 бъде 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 въздържа от гласуване по споразумението.

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

България, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Румъния и Унгария изразяват своето възражение срещу автоматичното включване на клаузата за субсидиарност и пропорционалност в приетото политическо споразумение по трите законодателни акта от пакета за мобилността I по време на техническия преглед на текстовете от юрист-лингвистите.

Признаваме, че принципите на субсидиарност и пропорционалност са от първостепенно значение за упражняването на компетентностите на ЕС. Въпреки това добавянето на такава клауза на този късен етап от законодателния процес не е добра практика като цяло и, в случая на пакета за мобилността I, е особено трудно да се приеме поради политическата чувствителност на цялото досие и предвид дългосрочните последици от предложените разпоредби за функционирането на европейския сектор на автомобилни превози.

За съжаление това показва също така, че бързото производство е оказало отрицателно въздействие върху качеството на приетото законодателство. Освен това бихме искали да подчертаем липсата на оценка на въздействието на някои ключови разпоредби на политическото споразумение. Това обстоятелство беше признато и от Комисията в изявлението ѝ, представено на заседанието на Корепер (I част) от 20 декември 2019 г., в което Комисията потвърди, че някои мерки не са били част от предложенията на Комисията, представени на 31 май 2017 г., и не са били предмет на оценка на въздействието.

Липсата на задълбочен анализ възпрепятства правилното оценяване на мерките, предложени в трите законодателни акта от пакета за мобилността (I част) от гледна точка на това доколко те спазват принципа на пропорционалност.

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

България, Кипър, Унгария, Латвия, Литва, Малта, Полша и Румъния, отчитайки безпрецедентната епидемия от коронавирус (COVID-19), която вече оказва въздействие и, за съжаление, ще продължи да оказва дълбоко въздействие върху сектора на автомобилния транспорт, призовават към преустановяване на работата по Пакета за мобилността (I част) до приключване на пандемията. Поради това ние гласуваме против приемането на досието чрез писмена процедура в този труден момент.

Очаква се повечето предприятия да преустановят или да прекратят окончателно дейността си, което ще доведе до значително намаляване на предлагането на транспортни услуги и, следователно, на доставките на стоки в ущърб на гражданите на ЕС и на гладкото функциониране на икономиката.

Предвид незаменимата роля на автомобилния транспорт за действията по възстановяването след епидемията от COVID-19 и значителните загуби, понесени от сектора в процеса на справяне с епидемията, автомобилният транспорт и икономиката на ЕС няма да бъдат в състояние да устоят на ненужното сътресение от регламента, което ще бъде причинено от Пакета за мобилността (I част). В този контекст трябва да се има предвид, че по-голямата част от предприятията за автомобилни превози в Европейския съюз са малки и средни предприятия, които са особено уязвими.

В текущата ситуация приемането на Пакета за мобилността (I част) в настоящия му вид не е нито разумно, нито обосновано. Бихме искали да подчертаем, че икономическата конюнктура на ЕС ще бъде съвсем различна след края на кризата и ние смятаме, че секторът на автомобилния транспорт ще се нуждае от нови решения, съобразени с тази нова реалност.

Предвид описаната по-горе ситуация сме убедени, че решенията, предвидени в Пакета за мобилността (I част), трябва да бъдат променени по такъв начин, че да отразяват новата икономическа реалност. Поради това предлагаме да се преустанови работата по това досие до приключване на пандемията.

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“).

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 законотворчество² от 13 април 2016 г.

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.

¹ Док. 9668/17 – COM(2017) 281 final; Док. 9670/17 - COM(2017) 277 final; Док. 9671/17 - COM(2017) 278 final.

² 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/HTML/?uri=CELEX:32016Q0512\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016Q0512(01)&from=EN)

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 заключенията³ на Европейския съвет 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 връщане на превозните средства би поощрило подобни практики и 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.

Изявление на Унгария

Унгария би желала да изтъкне отново дълбоката си загриженост във връзка с вредните, изкривяващи пазара и отрицателни последици за климата от различните компоненти на първия пакет за мобилността и изразява сериозната си неудовлетвореност от липсата на подходящи и широкообхватни оценки на въздействието, което противоречи на първоначалните цели на първия пакет за мобилността.

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>

Унгария винаги е показвала готовност за борба с измамите, злоупотребите и нелоялните практики, както и за решаване на проблемите със социалните условия на водачите в сектора на автомобилни превози. При решаването на тези въпроси следва да избягваме всякакво фрагментиране, протекционизъм и налагане на прекомерна административна тежест за европейските транспортни предприятия, функциониращи правилно на вътрешния пазар на автомобилни превози. За нас запазването на ефективното функциониране на нашия вътрешен пазар не подлежи на обсъждане, тъй като ще доведе до повече работни места и по-голяма конкурентоспособност за Европа в период на нарастващо световно икономическо напрежение.

Ето защо с настоящия пакет трябваше да се гарантира, че бъдещата правна рамка на ЕС дава възможност за използване на пълния потенциал на конкурентните предимства, като същевременно се гарантират лоялна конкуренция и адекватно равнище на условия на труд за водачите. В окончателното споразумение обаче не се постига този баланс, а се предпочита само подход, основан на национален протекционизъм и на неприложими правила в сектора.

По-конкретно, ние сме убедени, че специфичните правила за командироването на водачи в сектора на автомобилните превози („lex specialis“) представляват необосновано ограничаване на основните свободи и в резултат на това нарушават еднаквите условия на конкуренция в рамките на ЕС. Отбелязваме, че окончателното споразумение обосновава нашите опасения във връзка с разделянето на въпроса за автомобилните превози от изменението на Директивата относно командироването на работници [Директива (ЕС) 2018/957]. По-специално, въведеният модел на разделяне във връзка с командироването на водачи не беше част от предложението на Комисията и поради това не беше подложен на оценка на въздействието.

На второ място, за нас също така е много проблематичен фактът, че пълната забрана за ползване на седмичната почивка в кабината не взема предвид недостига на подходящи зони за почивка в рамките на ЕС с места за подходящо настаняване на водачите. Следователно подобна забрана би представлявала разпоредба на ЕС, която не може да бъде изпълнена, което би поставило под съмнение нейната законосъобразност.

На трето място, що се отнася до целите ни в областта на климата, задължението за връщане на превозното средство 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 Европейския зелен пакт на 11 декември 2019 г. Ако бъде приета, тази мярка ще доведе до увеличаване на броя на празните курсове на камионите по европейските пътища и впоследствие до увеличаване емисиите на CO₂ с произход от сектора на автомобилните превози.

Рискът от създаване на нелоялно конкурентно предимство за операторите от трети държави също е фактор, който не се взема надлежно под внимание в окончателното споразумение. Освен това задължителната замяна на свързаните с високи разходи тахографи води до конкурентно предимство за превозвачите от трети държави, тъй като датата на въвеждане на интелигентните тахографи за превозните средства на предприятията, обвързани от Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), е несигурна.

Модернизирането на европейския сектор на автомобилните превози, който е ключов градивен елемент на европейската икономика, е необходимост както в социален план, така и от гледна точка на конкурентоспособността. Тази цел не може да бъде постигната без да се отчитат напълно запазването на постиженията и функционирането на вътрешния пазар и без да се действа отговорно, за да се постигнат амбициозните цели в областта на климата.
