*Превод от английски*

Варшава, Вилнюс, София, Рига, Будапеща, 21 март 2019 г.

**Г-н Анонио Таяни**

Президент на Европейския парламент

1047 Брюксел

*Относно:* Планирано гласуване на досиетата на Пакет за мобилност I по време на пленарната сесия на ЕП през март.

Уважаеми г-н Президент, Уважаеми г-н Таяни

Във връзка с нашето писмо от 5 февруари 2019 г., отбелязваме със съжаление, че трите досиета по Пакет за мобилност I (MP I), а именно:

 Предложение за командироване на водачи (докладчик: Меря Килонен/Merja Kyllönen - 2017/0121 (COD)

 Предложение за времето за управление и периодите на почивка (докладчик: Вим ван де Камп/Wim Van de Camp - 2017/0122 (COD) и

 Предложение за достъп до професия и пазар (докладчик: Исмаил Ертуг/Ismail Ertug - 2017/0123 (COD),

бяха изнесени на гласуване по време на II пленарна сесия на Европейския парламент през март, въпреки противоречията около него и риска от подхранване на евроскептичните настроения в навечерието на европейските избори.

Пакетът за мобилност I (MP I) е амбициозна реформа на европейския сектор за автомобилен транспорт, но смятаме, че по време на процеса на преговорите първоначалните цели са загубени в полза на защитата на националните интереси. В резултат на това Европа рискува да приеме правила, които ще налагат ограничителни мерки, които надхвърлящи основните принципи на Договора и които могат да влошат положението в сектора, без да изпълняват правилно социалната програма. Също така трябва да се подчертае, че предложените решения ще засягат непропорционално най-вече автомобилните превозвачи и икономиките на долуподписаните държави.

Предвид гореизложеното отново бихме искали да повторим, че се опасяваме, че вместо балансирани разпоредби, подкрепящи европейския автомобилен транспорт и подобряващи условията на труд на водачите, тези ускорени процедури могат да доведат до съгласуване на решения, които всъщност ще застрашат ефективното и ефикасно функциониране на този сектор. Това е особено тревожно, тъй като приетите решения ще имат дългосрочни последици не само за транспортния сектор, но и за икономиката на ЕС. Като вземем предвид горепосочените въпроси, според нас би било по-целесъобразно да отделяме повече време за разисквания и, с оглед на високото качество на правото на ЕС, да отложим обсъждането на Пакета за мобилност I (MP I) за следващия мандат на Европейския парламент.

Въпреки това, с оглед на предстоящото гласуване в пленарната зала, бихме искали да обърнем внимание на основните рискове за целия сектор, които тези предложения могат да поставят:

Възможността за приемане на разделен модел при командироването на водачи ще доведе до фрагментация на пазара на ЕС, като дискриминира някои държави членки и водачи от тези страни. Нещо повече, това ще създаде непропорционална административна тежест за операторите, особено за малките и средни предприятия, и освен това ще задълбочи нелоялната конкуренция между операторите от ЕС и извън ЕС в ущърб на първите. Такъв ограничителен подход не взема предвид бизнес моделите, използвани в международния автомобилен транспорт. Ето защо считаме, че приемането на освобождаване от командироване на почасова основа би било по-жизнеспособно и справедливо решение. Като алтернатива вариантът може да бъде препоръката на значително по-голям брой междусекторни операции след и между двустранните превози. Тези подходи ще намалят значително количеството празни писти и ще подобрят пътната безопасност.

Освен това проектодокументите поставят **всички транспортни дружества в ЕС** в конкурентно/неблагоприятно положение за трети страни и това ще доведе до фалиране или масово навлизане на европейски предприятия в трета страна, докато съществена част от пазара на ЕС ще бъде незабавно поета от доставчици от трета страна.

**Дефиницията на двустранния транспорт** също е твърде ограничителна по наше мнение и считаме, че е необходимо да се включи фразата „от първия пункт за пресичане на външната граница на ЕС“ като неразделна част от нея.

Включването на **позоваването на регламента „Рим I“** далеч надхвърля първоначалните цели на Пакета за мобилност, той не взема предвид високо мобилния характер на заетостта на водачите и ще създаде правен хаос не само за автомобилните превозвачи, но и за шофьорите, и ще доведе до намаляване ролята на транспортните начинания за местните операции.

Незначителният пазарен дял на **каботажните** превози в европейския транспорт не оправдава обширна правна намеса. **Допълнителни ограничения за този вид операции** се считат за непропорционални и неоправдани, особено поради предложението за прилагане на правила за командироване на работници за такава операция. Това включва преди всичко съкращаване на времето, разрешено за каботажни дейности, въвеждане на период на охлаждане и връщане на превозното средство в страната на установяване. Вследствие на това приемането на Пакет за мобилност (МП I) в тези неблагоприятни условия ще доведе до ограничаване на достъпа до националните пазари на автомобилен транспорт, оттегляне от политиката на либерализация и протекционистични мерки. В този контекст, запазването на съществуващите правила непроменени, би било по-полезно.

Налагането на **непропорционално задължение за редовно връщане на превозното средство** като критерий за установяване представлява дискриминационна мярка за държавите-членки, които не са централно разположени. Такава ограничителна мярка противоречи на европейските принципи и застрашава нашите усилия за подобряване на екологичния отпечатък на транспортния сектор. Ето защо тя поставя под въпрос законността на целия регламент и вреди на репутацията на европейските законодатели срещу гражданите.

Въвеждането на **пълна забрана на редовната седмична почивка в кабината** не отчита недостига на подходящи места за почивка с подходящо настаняване на водачите на камиони. Комисията оцени, че днес в Европа не повече от 7 000 безопасни и сигурни места са налични за паркиране на близо 400 000 камиона. Като се има предвид такъв недостиг на инфраструктура, това решение няма да помогне за подобряване на условията на труд и всъщност може да противоречи на целите на социалната програма. Законодателството на ЕС не трябва да пренебрегва необходимостта от подходящ преходен период за създаване на достатъчен брой зони за паркиране. Освен това трябва да се зачитат основните права на водача при избора на място за прекарване на компенсираната му седмична почивка.

Прилагането и ефективният контрол са ключовите фактори в сектора на автомобилния транспорт, но по-нататъшното ускоряване на **въвеждането на интелигентни тахографи** трябва да бъде оправдано по надежден, технически осъществим и икономически изгоден начин. В този контекст, ние считаме, че идеята за задължително инсталиране на тахографи в превозните средства над 2,4 тона и под 3,5 тона, извършващи международен автомобилен транспорт, е непропорционална мярка, която ще засегне сериозно малките и средните предприятия. Освен това, тъй като въпросът за подмяната на карти на водачи не е разрешен, подобна ситуация поражда значителни правни, финансови и неравностойни въпроси по отношение на водачите. Модернизирането застрашава правната сигурност, като се подготвя само няколко години вместо сегашното правило (напредва повече от 10 години). Не е известно как и до кога ще се прилагат тези правила в трети държави, държавите-членки на AETR, вследствие на което много по-ранното въвеждане в ЕС осигурява конкурентно предимство за трети държави.

Убедени сме, че новите законодателни мерки следва да бъдат тясно свързани с реалността на сектора, за да се повиши конкурентоспособността и да се гарантира подходящото ниво на социална защита за водачите. Целта на споразумението е да се регулират секторите в дългосрочен план, но това може да има неочаквани последици: конкурентоспособността на Съюза може да се влоши и поради по-строгите разпоредби за държавите-членки на ЕС превозвачите от трети страни могат да имат конкурентно предимство. Според нас, фокусирането върху първоначалните цели на Пакета за мобилност I следва да бъде основният показател за законодателите на ЕС да вземат правилните решения за справедливи и балансирани правила в сектора.

Искрено Ваши,

**Андржей Адамчук /Andrzej Adamczyk /**

Министър на инфраструктурата на Република Полша

**Росен Желязков**

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България

**Ласло Мосочи /László Mosóczi /**

Министър на транспорта на Унгария

**Рокас Масиулис /Rokas Masiulis /**

Министър на транспорта и комуникациите на Република Литва

**Талис Линкаитс /Talis Linkaits/**

Министър на транспорета на Република Латвия

**Копия до:**

Г-н Александру Разван Кук - министър на транспорта на Румъния, председателство на Съвета на ЕС.

Г-жа Карима Дели - председател на комисията по транспорт и туризъм (TRAN), ЕП.

Г-н Вим ван де Камп - координатор на групата EPP в комисията по транспорт и туризъм

Г-н Исмаил Ертуг - координатор на групата S&D в комисията по транспорт и туризъм.

Г-н Робърт Зиле - координатор на групата ECR в комисията по транспорт и туризъм.

Г-н Павел Теличка - координатор на групата ALDE в комисията по транспорт и туризъм.

Г-н Якоп Далунде - координатор на групата на Зелените в комисията по транспорт и туризъм.

Г-жа Меря Килонен - координатор на групата GUE в комисията по транспорт и туризъм.

Г-жа Даниела Аюто - координатор на групата EFDD в комисията по транспорт и туризъм.

Г-н Георг Майер - координатор на групата ENF в комисията по транспорт и туризъм.