



Съвместна ДЕКЛАРАЦИЯ
на представители на превозвачите от България, Литва, Полша, Румъния,
Словения, Унгария и Хърватия
/превод от английски език/

Международните автомобилни превозвачи от България, Литва, Полша, Румъния, Словения, Унгария, Хърватия и други страни-членки на ЕС са изключително обезпокоени от съгласуваните усилия на някои държави-членки с вземащите решения в ЕС да защитят националните си пазари, като по този начин увреждат основните стълбове на Европейския съюз – свободното движение на хора, стоки и предоставяне на услуги.

Представяйки Пакета за мобилност Комисията декларира, че неговата основна цел е фундаментална модернизация на европейския транспорт, която да помогне на сектора да остане конкурентоспособен в социално справедлив преход към чиста енергия и дигитализация.

Ние подкрепяме предложенията, насочени към по-голяма яснота, гъвкавост и по-добро прилагане, обаче не можем да приемем предложенията, които нямат нищо общо с очаквания справедлив, балансиран и основан на доказателства подход. В отсъствието на оценка на въздействието върху бранша, потребителите и страните-членки на ЕС, настоящите дебати придобиват политизиран, популистки и дори радикален характер в предизборната прибързаност.

Ние протестираме срещу тези предложения, тъй като те са дискриминационни, издигащи бариери пред автомобилния транспорт с пагубни последици, които предизвикват огромна административна, организационна и финансова тежест, фрагментиране на европейския пазар на транспортни услуги. Вместо постигане на определените цели тези регулации ще влошат показателите на автомобилния транспорт и ще причинят драматично нарастване на разходите, загуба на конкурентоспособност и дори изключване от пазари на трети страни.

Такива протекционистични мерки като принудителното прилагане на правилата на ЕС за командироването в сектора на международния автомобилен транспорт с всички допълнителни административни изисквания, забраната за ползване на нормалната седмична почивка в превозните средства без наличието на подходящи паркинги и националните ограничения на каботаж са очевидно нарушение на основополагащите правила на Общия европейски пазар. Вместо да

приключи започнатите процедури за нарушение срещу някои от тези страни-членки, Европейската комисия не изпълни своите задължения като пазител на Договорите и предложи Пакета за мобилност, налагайки подобни рестриктивни мерки в целия ЕС.

- Прилагането на правилата за командироване на работници за водачите при превозите по кръстосаната търговия и каботажна във всички 28 страни-членки ще увеличи значително негативното въздействие в сравнение със сегашната ситуация. Това ще създаде правна несигурност и невъзможност да се спазват изискванията, значително нарастване на експлоатационните разходи и риск от фалити на транспортни предприятия, като същевременно ще нараснат цените на превозите и цените на стоките за европейските потребители. Ще бъдат загубени основни предимства на автомобилния транспорт като неговата гъвкавост и географско покритие. Отслабването на конкуренцията и разрушаването на системите за стимулиране труда на водачите ще влошат качеството на транспортните услуги. Тази мярка ще представлява косвена забрана за превозите по кръстосаната търговия и каботажна, сериозно застрашаваща свободата за предоставяне на услуги в ЕС.

- За превозвачите от периферните страни на ЕС поради значително по-дългите разстояния организацията на връщането у дома на превозните средства и водачите е значително по-трудна и скъпоструваща, отколкото за превозвачите от Централна Европа. Задължението това да се прави на всеки 3-4 седмици ще увеличи празните курсове и престоите, влошавайки екологичните показатели на международния транспорт. За водачите това би означавало дълго време, загубено в пътуване до дома и обратно, през което те нито ще работят, нито ще почиват. Ние апелираме категорично да бъде отхвърлено напълно неприемливото предложение за задължително връщане у дома на превозното средство, както и да се съхрани правото на водачите да избират мястото, където да прекарват почивките си.

- Добре известно е, че Европа не е подготвена за забрана за ползване на седмичните почивки в кабината. Тази мярка само ще доведе до допълнителни ненужни разходи за превозвачите, проблеми за водачите, до намаляване на ефективността и влошаване на безопасността на движението и сигурността на транспорта. Настояваме за единствено разумното решение: да се разреши изключение за ползване на почивките на специализирани паркинги, както и в други зони за паркиране до изграждането на всички необходими специализирани паркинги в ЕС.

- Въвеждането на забрана за извършване на каботажни превози между два каботажни цикъла е пряко ограничаване на транспортния пазар, увеличаващо празните курсове и престоите на превозните средства в очакване на товар, водещо до загуба на производителност и влошаване на екологичността на превозите, противоречащо на Стратегията на ЕС за единния пазар, Бялата книга за транспорта 2011 – Пътна карта към единно европейско транспортно пространство и на Европейската стратегията за мобилност с ниски емисии.

- Ние категорично се противопоставяме на компромисните изменения за прилагане на Регламент 593/2008 (Рим I) по отношение на високомобилната и непредсказуема професия на международните шофьори. Това няма нищо общо с фундаменталните свободи на ЕС, Единния пазар и цялостната политика на ЕС в сферата на автомобилния транспорт.

- Ние сме против позицията на Европейския парламент за изменение на регламентите за координиране на системите за социална сигурност (№№ 883/2004 и 987/2009), с които се предлага при международния автомобилен транспорт да се прилага социално-осигурителната система на страната-членка, в която шофьорите извършват най-голям дял от своята трудова дейност. Критерият „най-голям дял от дейността“ би бил неприложим и несъвместим с международен превоз, включващ работа на територията на шест или дори повече страни-членки, без да има възможност за предварителна оценка в коя от тези страни е най-големият дял от дейността.

- Влизането в сила за европейския автомобилен транспорт на правилата за командироване ще изисква пълен контрол на превозвачите от трети страни (т.е. проверки на пътя, проверки в предприятията, регистрация в системите за класификация на риска, обмен на информация посредством IMI и ERRU и т.н.), което считаме за невъзможно за прилагане на практика. Това ще има жизненоважно отражение на равнопоставеността на европейския транспортен бранш спрямо превозвачите от трети страни, тъй като компетентните органи на Съюза няма да бъдат в състояние да осъществяват надлежен контрол по отношение на транспортните фирми от трети страни. Това ще накара превозвачи от ЕС да преместят фирмите си извън Съюза, за да използват вратичките, достъпни само за превозвачите от трети страни.

Надяваме се, че Европейският парламент ще подходи към тези въпроси от по-широка перспектива в интерес на цялото европейско общество.

Призоваваме всички, които са компетентни да вземат решения, да се фокусират върху липсата на контрол и други целенасочени мерки, които биха подобрили социалните условия за водачите, без да причиняват затваряне на пазари, вреди върху Единния пазар на ЕС, разрушаване на вериги за доставка и други негативни общоикономически последици.

Ние – браншът и гражданите на Европейския съюз, се нуждаем от добре балансирани, професионално, икономически, социално и екологично обосновани решения.

Тъй като такива решения липсват, призоваваме Европейския парламент да отхвърли Пакета за мобилност 1, който задълбочава разцеплението на ЕС и ще навреди сериозно не само на ефективността на транспорта на ЕС, но и на неговата търговия, икономика и общество като цяло.

