

## **ПАКЕТЪТ "МОБИЛНОСТ" ВЪЗМОЖНОСТ ИЛИ ЗАПЛАХА ЗА БЪЛГАРСКАТА ИКОНОМИКА**

*Веселин Грозданов*

[vesmart@abv.bg](mailto:vesmart@abv.bg)

*Клъстер "Зелен Транспорт",  
град София,  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** Пакет, мобилност, Макрон, транспорт, превозвачи, Европейски съюз.*

***Резюме:** При движението на хора или стоки не е важно какъв ще е транспортът. Важно е той да бъде качествен, бърз и сигурен. Животът налага, че транспортът трябва да бъде интегриран. Автомобилният транспорт е удобен и подходящ за разстояния приблизително до 1 000 - 1 500 км. Над това разстояние по-ефективен е железопътният транспорт и обратното. Пакетът "Мобилност" или по известен като "Макрон" е създаден за разчистване на сметки с превозвачите от Източна Европа или грижа за водачите и безопасността?*

*Европейският парламент прие окончателно пакета "Мобилност", които ще затрудни сериозно транспортните компании от периферията на Стария континент. Това се случва след тригодишна закъсняла борба. Промените засягат изискванията за почивка на шофьорите, командировъчните им и каботажните превози. Въпреки многократно представените аргументи от страна на деветте страни от периферията: България, Румъния, Полша, Унгария, Литва, Латвия, Малта, Кипър, Естония, Европейският парламент и Съветът на ЕС взеха решението да ограничат достъпа до Единния вътрешен пазар за периферните държави членки.*

### **Моментно състояние на българските превозвачи и заплахи**

Транспортният сектор отчете успешна 2019 г., макар и с предизвестени заплахи относно печалбите, които биха очаквали през новата 2020 г. Тези притеснения идваха основно от две страни:

- Въвеждането на Тол система за таксуване на товарните автомобили - Превозвачите трябва да заплащат активно използването на голяма част от Републиканската пътна мрежа, което от своя страна ще доведе до изсветляване на част от сивия сектор;

- Пакет "Мобилност" - Надвиснаха допълнителните регулации и затрудняването за извършване на каботажни превози в Европа от източноевропейски превозвачи;

- Началото на 2020 г. започна с очакване за подем на българската и световната икономика. За жалост разразилата се пандемия с Covid 19 допълнително забави икономиката, което веднага се отрази и на транспортния сектор. Основното притеснение не е въпроса ще има ли нова икономическа криза, а по-скоро колко

сериозна и продължителна ще е тя. Търговската война между големите икономики на САЩ и Китай допълнително прави несигурно бъдещето. Българските автомобилни компании са по-зависими от европейските пазари, отколкото от местния, защото е по-малък и има по-малко значение. Така представители на автомобилния транспорт вече отчитат спад. Очакванията спад на различните икономики е между 3 и 8%, което сериозно ще рефлектира и върху транспортния сектор.

"Оценката в изменението на финансово – икономическото състояние на предприятията може да се осъществи на базата на модел съставен от две водещи компоненти: Икономическа жизнеспособност; Управленска ефективност. Резултатът от работата на този модел, би дал възможност да се направи обоснован извод за това, дали развитието на дадено предприятие (благоприятно или неблагоприятно) се дължи на икономически причини или е резултат на добро или лошо управление." [1]

През 2020 г. надеждите на транспортните фирми беше да не се приеме пакет "Мобилност" или поне да не се приеме в пълен вариант с всички рестрикции. Европейският парламент одобри на първо четене промените в целия пакет директиви и регламенти, без внесените поправки от заинтересованите страни.

### **Как се стигна до тук?**

Под каботажни превози би следвало да се разбира превоз от една точка до друга без да се напускат пределите на избраната страна (различна от България) или например от Германия до Франция (вътрешноевропейски каботаж). По този начин един превоз трябва да започне от територията на страната ни или да завършва в нея.

**"Каботажен превоз - Регламент (ЕИО) № 3118/93 на Съвета от 25 октомври 1993 г. се отнася до каботажа, т.е. извършването на автомобилен превоз на стоки на територията на държава членка от превозвач, чието седалище се намира в друга държава членка. На практика става въпрос за услуги, предоставяни от чуждестранни превозвачи, които след извършен международен курс се намират в дадена страна, и вместо да се връщат празни, извършват допълнителен превоз в страната, преди да достигнат границата. Този регламент даде възможност на превозвачите, разполагащи с издадено от държава членка общностно разрешително, да изпълняват в друга държава членка услуги за автомобилен превоз на стоки, при условие че тези услуги се извършват временно. С Регламент (ЕО) № 1072/2009 (член 8, параграф 2) се изостави общото понятие „каботаж“ и се прие по-ограничителна формулировка за „последователен каботаж“ (който предвижда до три каботажни превоза, разрешени през седемте дни след международното пътуване към страната, в която се извършва каботажът). Разпоредбите относно каботажа се прилагат от 14 май 2010 г., но както беше споменато по-горе, ще бъдат изменени с предложението на Комисията COM(2017)0281, след като то бъде прието от Парламента и Съвета." [2]**

България е приета като член на ЕС на 01.01.2007 г., като повечето държави запазват правото да наложат вето върху определени привилегии и навлизането ни в съюза. Независимо от това българските превозвачи могат да извършват каботажни превози на товари на територията на Европейския съюз. Това става съгласно разпоредбите на чл. 8 и 9 от Регламент (ЕО) 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари.

**"Пакетът за автомобилния транспорт от 21 октомври 2009 г. - Постепенно ЕС създаде необходимите условия за въвеждане на либерализиран вътрешен пазар на автомобилни превози. За създаване на условия за лоялна конкуренция, обаче, беше необходима последваща хармонизация на социалните, техническите и данъчните условия. Пакетът за автомобилния транспорт, който беше приет през октомври 2009 г. с компромис между Парламента и Съвета, се състои от три регламента на ЕС —**

№ 1071/2009, № 1072/2009 и № 1073/2009, като всички те се прилагат изцяло от 4 декември 2011 г. Установените правила са общи за международния автомобилен превоз на товари и за каботаж. Регламент (ЕО) № 1071/2009 въведе по-строги правила за достъпа до автомобилния превоз на товари и имаше за цел да осъвремени имиджа на сектора на автомобилния транспорт. В него бяха определени четири качествени критерия за достъп до професията товарен превозвач: добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност и действително и трайно установяване в някоя държава членка. Регламент (ЕО) № 1072/2009 допълнително консолидира и хармонизира правилата за каботаж. По-специално с него се обединиха Регламенти (ЕИО) № 881/92 и № 3118/93 и беше отменена Директива 2006/94/ЕО (за някои видове превоз на стоки по шосе) и се премахна правната несигурност за автомобилните превозвачи. Регламент (ЕО) № 1073/2009 се отнася за пътнически транспорт."[2]

Срещу Пакета „Мобилност“ от години гласуват само държави от периферията на ЕС със силно развит международен автомобилен транспорт, в т.ч. България, Румъния, Полша, Литва, Латвия, Естония, Унгария, Малта и Кипър. След 2012 г. българските превозвачи извършват миграция на своите превозни средства, като с месеци не връщат автомобилите си в страната в която са регистрирани. Напълно логично е изброените държави да гласуват „против“ плана „Макрон“, защото това ограничава основен източник на средства на местните БВП. В международният тежкотоварен автомобилен транспорт са заети много хора и често българският шофьор е основен източник на доходи за семейството. За илюзорно по-високо заплащане, водачите не харчат командировъчните си и се опитват да спестяват възможно най-много средства, защото доходите им за българската реалност са значително по-високи от средните, но сравнени с ценовите равнища в Западна Европа не са достатъчни за нормален живот.

След формалното одобрение от Европейския парламент и Съвета на ЕС пакетът "Мобилност 1" става реалност. От Европейската комисия смятат, че с новите директиви и регламенти се въвеждат много нови социални придобивки за трудещите се, заради което те не трябва да бъдат блокирани.

Защо пакетът "Мобилност" е повече известен като пакета "Макрон"? Мерките в областта на транспорта бяха предложени за първи път от настоящия френски президент Еманюел Макрон още през 2015 г., когато той беше министър на икономиката. Целта им беше да предотвратят нелоялната конкуренция от източноевропейските превозвачи, които ползват шофьори с по-ниско заплащане и по-ниски социални придобивки.

За приемане на Пакета „Мобилност“ гласуват 18 от 27-те страни, членки на ЕС и част от него влиза в сила, а друга ще бъде приложена след 18 месеца.

Всъщност пакетът включва три основни документа:

- Регламент за достъпа до професията и пазара;
- Регламент за времето за шофиране, почивките и тахографите;
- Директива за правилата в сектора и за командироването на шофьорите.

Въпросният пакет постави 1/3 от членките на ЕС срещу останалите 2/3, които приемат новите правила. Това ни кара да си зададем следният въпрос: Еманюел Макрон защитава единствено интересите на богатите държави, с което продължават с имперските си амбиции или работят за общото благо на ЕС?

През различните погледи на експерти по транспорт, бизнес организации, транспортни фирми и др. можем да ги отделим вижданията в шест основни групи:

### **1. Рестрикция на силните държави спрямо автомобилните превозвачи от Източна Европа и защита на местните фирми**

Според авторите на плана "Макрон" се защитава лоялната конкуренция на транспортния пазар в Европа, по-добрите работни условия за шофьорите, и е срещу дъмпинга, който собствениците на български, румънски, полски, унгарски, литовски,

латвийски, малтийски, кипърски и естонски транспортни фирми правят на пазара в западна Европа. По този начин 18-те държави подкрепят Пакета, за да ограничат нашествието на чуждестранните превозвачи и да защитят собствения си автомобилен пазар. Съществуват огромен брой транспортни фирми, а в същия момент комплектни товари все по-малко се превозват за разлика от групажни пратки.

## **2. Принудителна мярка българските фирми да регистрират чуждестранни клонове и заплащат данъци на територията на страната**

Изискването камионите да се прибират на всеки осем седмици до месторегистрацията на техните собственици от една страна е мярка, която да принуди западните компании да се откажат от практиките си да регистрират камионите си там, където е по-евтино. Това е практика която се забелязва дори на територията на България, една фирма с управление в голям град, да сменя регистрационните си номера и да прави пререгистрация в малки общини където местните данъци са по-ниски. Чрез новите правила всъщност се засяга най-силно фирмите от периферията на ЕС, които понякога ще трябва да осъществяват превози с камионите си празни без товар. По този начин предложението на Макрон не е само срещу България и другите изброени страни от периферията на Европа, но и срещу местни компании, който се опитват да заобиколят плащането на високи данъци във Франция и Германия. Тахографите на превозните средства ще се използват за регистрация на преминаването на граници с цел борба с измамите. Сроковете за оборудване на тежкотоварните превозни средства с ново поколение интелигентни тахографи са до края на 2023 г., за преоборудването срокът е 2024 - 2025 г. Реално липсата на подобни интелигентни устройства на борда на автомобилите беше един от начините, с които превозвачите от изброените страни прикриваха неспазването на досегашните Директиви и Регламенти. Известен факт е, че българските шофьори много умело манипулираха аналоговите тахографи, в последствие успеха и дигиталните устройства.

## **3. Привличане на ценни трудови кадри;**

След 1989 г. и най-вече с приемането на страните от Източна Европа все повече от местното население емигрира към обетованата земя. Но все по-динамичния начин на живот и нуждата от транспортиране на товари изисква наемането на още и още водачи. Една от най-дефицитните професии в Европа е шофьор на международен тежкотоварен автомобил. Тежкотоварни автомобили, управлявани от германски, френски или други западноевропейски водачи е все по-голяма рядкост. Трудните професии се прехвърлят на бедните емигранти идващи от развиващи се страни. По същият начин западноевропейеца ако не е механизирано събирането на реколтата си наема за жълти стотинки хора готови да го правят вместо него.

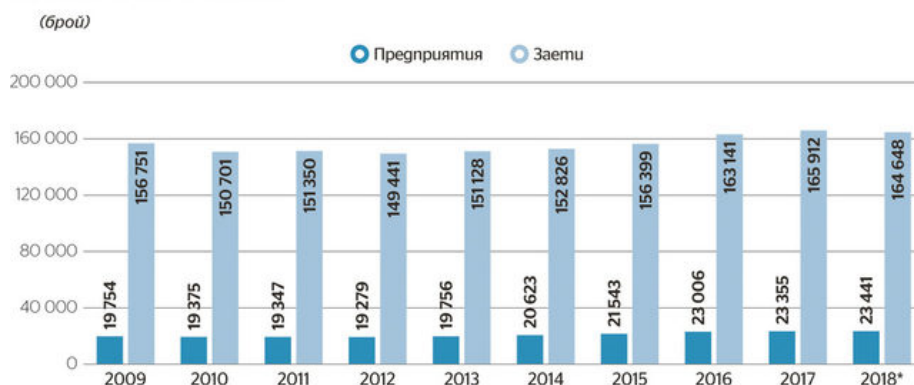
Сектор транспорт за България е един от двигателите на българската икономика, като през последните години се забелязва увеличение на регистрираните предприятия осъществяващи транспортни услуги. Повечето фирми притежават от 1 до 5 автомобила, не отговарящи на строгите изисквания на ЕС за възраст на превозното средство и техническа поддръжка (графика 1.).

## **4. Загриженост относно здравето и заплащането на шофьорите наети да управляват транспортни единици на превозвачи от Източна Европа;**

Пакетът „Мобилност“ цели създаването на по-добри условия за труд на шофьорите, които работят при нечовешки условия на труд. Същите спят в кабините на влекача върху легла със нестандартни размери за нормално развит човек, хранят се на крак от съмнителни крайпътни места и каквото намерят. Една част се къпят зад полуремаркетото с туба вода, а други въобще не го правят и т.н. Така погледнато пакета е абсолютно необходим, да се залагат мерки за подобряване на правилата за

командироване и за почивка на водачите. Изискванията към шофьорите да не спят повече от шест вечери в кабините на камионите си е напълно оправдано.

#### К| СЕКТОРЪТ В ЧИСЛА



Графика 1. Брой предприятия осъществяващи транспортни услуги и заети в тях. [3]

Относно изискване те да се завръщат на всеки четири седмици в родната си държава е дискриминационно, защото по този начин се нарушават правата на самия водач, като свободен гражданин на Европа. Трябва да се взема под внимание свободната воля на водача, къде той иска да осъществи почивката си. Излиза, че движението на стоки и капитали е разрешено само в едната посока! Никой не може да диктува кой служител къде да бъде за определен период от време. Президентът Макрон се е загрижил за заплащането на шофьорите от Източна Европа, защото има интерес да им се повиши заплащането. Но се забравя за всички други наети български лица в чуждестранни предприятия (шивашки и големи търговски вериги), които се трудят наравно със западноевропейските си колеги, но получават месечно по-малко от седмичната заплата на германския или френския служител на равностоен пост.

#### **5. Загриженост относно замърсяването на околната среда и прехвърлянето на товарите от автомобилен към железопътен транспорт;**

Западните страни от ЕС имат силно развита мрежа от магистрали и първокласни пътища, повечето с изчерпан пропускателен капацитет и не могат да поемат непрекъснато нарастващия автомобилен трафик, поради което задръстванията по границите стават все по-големи. Същевременно капацитетът на много от основните железопътни трасета в ЕС се използва едва до 20%. В планът „Макрон“, е заложено развитието на железопътния транспорт като част от интегрирания европейски транспорт. По данни на Евростат автомобилният транспорт в различните държави доставя между 70 и 95% от всички стоки в страните от ЕС, включително и в такива държави с високо развити железници. Връщайки поне 30% от товарите към железопътния транспорт, голяма част от тези проблеми ще бъдат намалени значително. Един съществен проблем, който оказва влияние е чакането на километричните опашки по границите и намаляването на броя оборотите, които могат да осъществят превозните средства за единица време. За да се справят с положението, те са принудени да купуват все повече тежкотоварни автомобили и съответно да назначават на работа все повече шофьори.

**6. Балансиране на автомобилните превози равномерно върху територията на Европейския съюз** - Според други експерти целта на Плана „Мобилност“ е да възстанови баланса, като създаде интегриран транспорт и подобри веригите за доставки, за да обслужват и търговския стокообмен на собствените си държави. Ето защо, не защитават само собствените си автомобилни пазари, а извършват принудителна протекция на стокообмена между изтока и запада. Защото, който се

занимава с транспорт знае, че от Европа към България има много товари, но от България към Европа са значително по-малко. Това основно се дължи на по-слабият износ спрямо внос. По този начин западните компании с производство в България ще си гарантират по-ниски разходи за транспортиране на готовата продукция.

**В заключение може да се обобщи:**

- Франция, Германия и други големи европейски икономики защитават своите интереси, чрез прилагането на европейското законодателство;
- Българските превозвачи правят всичко възможно да нарушават приетото законодателство.

**ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Колев О., Райнов Б., Примерен модел за оценка в изменението на финансово - икономическо състояние на транспортно предприятие в продължение на дълъг период от време, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", статия 1461, том 15, брой 3, 2017 г.;
- [2] Официална интернет страница на Европейския парламент;
- [3] Електронно издание Капитал - [https://www.capital.bg/specialni\\_izdaniia/transport\\_spediciia\\_logistika/2019/10/18/3978153\\_nevedomite\\_putishta\\_na\\_transporta/](https://www.capital.bg/specialni_izdaniia/transport_spediciia_logistika/2019/10/18/3978153_nevedomite_putishta_na_transporta/);
- [4] Официална интернет страница на "Българско председателство на Съвета на Европейския съюз";
- [5] Ананиев С., Пакета „Мобилност“ както дявола – Евангелието, Транспортал, 2020 г.

## **THE "MOBILITY" PACKAGE IS AN OPPORTUNITY OR A THREAT TO THE BULGARIAN ECONOMY**

**Veselin Grozdanov**

[vesmart@abv.bg](mailto:vesmart@abv.bg)

***Cluster "Green Transport", Sofia,  
THE REPUBLIC OF BULGARIA***

***Key words:*** Package, mobility, Macron, transport, carriers, European Union.

***Summary:*** When people or goods move, it doesn't matter what transport will be use. It is important that it is high quality, fast and secure. Life demands that transport must be integrated. Road transport is convenient and suitable for distances up to approximately 1,000 - 1,500 km. Above this distance, rail transport is more efficient. Is the Mobility Package, also known as Macron, designed to settle accounts with Eastern European carriers or to take care of drivers and safety? The European Parliament has finally adopted the Mobility package, which will seriously hamper transport companies on the periphery of the Old Continent. This comes after a three-year belated struggle. The changes affect the rest requirements of drivers, their business trips and cabotage services. Despite repeated arguments from nine peripheral countries: Bulgaria, Romania, Poland, Hungary, Lithuania, Latvia, Malta, Cyprus, Estonia, the European Parliament and the Council of the EU, they decided to restrict access to the Single Internal Market for peripheral Member States.