



ПРЕССЪОБЩЕНИЕ № 173/24

Люксембург, 4 октомври 2024 г.

Решение на Съда по съединени дела C-541/20—C-555/20 | Литва и др./Парламент и Съвет (Пакет за мобилност)

Съдът потвърждава в голяма степен валидността на Пакета за мобилност

Той обаче отменя задължението за връщане на превозните средства на всеки осем седмици в експлоатационния център на транспортното предприятие, тъй като законодателят на Съюза не е доказал, че разполага с достатъчно данни, които да му позволят да прецени пропорционалността на тази мярка

Литва, България, Румъния, Кипър, Унгария, Малта и Полша¹ са предявили пред Съда жалби за отмяна на Пакета за мобилност², приет от законодателя на Съюза, тоест от Парламента и Съвета³, през 2020 г.

Тези държави членки оспорват по-специално:

- забраната водачите да ползват своята нормална седмична почивка⁴ или седмична почивка като компенсация⁵ в превозното средство⁶;
- задължението за транспортните предприятия да организират работата на водачите си по такъв начин, че последните да могат да се връщат през работното време⁷ на всеки три или четири седмици⁸ в експлоатационния център на предприятието или на мястото си на пребиваване, за да започнат или да ползват там поне своята нормална седмична почивка или седмична почивка като компенсация;
- изтеглянето⁹ на датата на влизане в сила на задължението за монтиране на интелигентни тахографи от второ поколение, както и по-общо определянето на датата на влизане в сила на посочената по-горе забрана и на посоченото по-горе задължение;
- задължението за превозните средства, използвани за международен превоз на товари, да се връщат в един от експлоатационните центрове в държавата членка, в която е установено съответното транспортно предприятие, на всеки осем седмици;
- четиридневния период на прекъсване, през който вследствие на каботажен цикъл¹⁰, извършен в приемаща държава членка, на превозвачите (които не пребивават в държавата членка) не се разрешава да извършват каботажни превози с едно и също превозно средство в същата държава членка;
- квалифицирането на водачите като „командировани работници“, когато извършват каботажни превози, превози от една държава членка към друга, нито една от които не е държавата членка на установяване на транспортното предприятие (т.нар. „превози по кръстосана търговия“)¹¹, или някои комбинирани превози¹², така че те се ползват от прилаганите в приемащата държава членка ред и

условия на работа, по-специално във връзка с възнаграждението¹³.

С постановеното днес решение Съдът отхвърля жалбите, с изключение на частите им, които са насочени срещу задължението за връщане на превозните средства, което отменя¹⁴. Всъщност Парламентът и Съветът не са доказали, че при приемането на тази мярка са разполагали с достатъчно данни, които да им позволят да преценят нейната пропорционалност.

Съдът отхвърля **в останалата им част** доводите на подалите жалби държави членки по-специално относно принципите на пропорционалност, на равно третиране и на недопускане на дискриминация, относно общата транспортна политика, свободното предоставяне на услуги, свободата на установяване, свободното движение на стоки, принципите на правната сигурност и на защита на оправданите правни очаквания, както и относно опазването на околната среда. Той счита, че **законодателят на Съюза явно не е превишил границите на широкото си право на преценка в тази област.**

Съдът припомня, че свободното предоставяне на услуги в областта на транспорта е подчинено на специален режим. Всъщност **транспортните предприятия имат право да предоставят свободно услуги само доколкото това право им е дадено посредством мерки, приети от законодателя на Съюза, каквито са мерките, спадащи към Пакета за мобилност.** Освен това този пакет от мерки не забранява на транспортните предприятия да се възползват от свободата на установяване чрез създаването на дъщерни дружества в държавите членки, в които възнамеряват да извършват превози, и по този начин да се установят по-близо до действителното търсене на техните услуги.

Съдът приема също, че с Пакета за мобилност законодателят на Съюза е искал да осигури **нов баланс между различните съществуващи интереси, а именно по-специално интереса на водачите да се ползват от по-добри социални условия на труд и интереса на работодателите да извършват транспортната си дейност при справедливи условия за стопанска дейност.** По този начин секторът на автомобилния транспорт трябва да стане по-безопасен, ефикасен и социално отговорен.

Законодателят на Съюза е имал основание да приеме, че предвид тази необходимост от установяване на нов баланс, по-голямата социална закрила за водачите може да доведе до **увеличаване на разходите на някои транспортни предприятия.** Приетите за тази цел правила са пропорционални на преследваната цел. Освен това те се прилагат без разграничение в целия Европейски съюз и не дискриминират транспортните предприятия, установени в държавите членки, за които се твърди, че се намират „в периферията на Съюза“. Ако тези правила имат по-голямо въздействие спрямо някои предприятия, причината за това е, че те са избрали бизнес модел, който се състои основно, ако не и изцяло, в предоставяне на услуги на получатели, установени в държави членки, отдалечени от държавата членка, в която са установени тези предприятия.

Що се отнася до **забраната за ползване в превозното средство на нормалната седмична почивка или на седмична почивка като компенсация,** тя **не е нова,** а произтича още от предходната правна уредба, така както е тълкувана от Съда¹⁵.

Задължението за транспортните предприятия да позволят на водачите да се връщат редовно в експлоатационния център на предприятието или на мястото си на пребиваване, за да започнат или да ползват там поне своята нормална седмична почивка или седмична почивка като компенсация, не е пречка водачите сами да избират къде желаят да ползват своята почивка. Освен това предприятията могат да съчетаят това връщане с връщане на превозните средства в техния експлоатационен център в рамките на обичайните им дейности или да го организират, като прибегнат до обществения транспорт, така че това задължение няма непременно отрицателни последици за околната среда.

Що се отнася до **правилата за командироване,** законодателят на Съюза е взел предвид за всеки вид автомобилен превоз връзката на предоставяната услуга било с приемащата държава членка, било с държавата членка на установяване, с цел да се постигне справедлив баланс между различните разглеждани

интереси. По отношение на каботажния превоз тези правила не са изменени с Пакета за мобилност, а по същество вече са произтичали от предходната правна уредба във връзка с „превозите по кръстосана търговия“.

Накрая, Съдът отбелязва, че с Пакета за мобилност законодателят на Съюза е постигнал и нов баланс, отчитайки интересите на различните транспортни предприятия, като е отстранил трудностите, възникнали при прилагането на Регламент № 1072/2009¹⁶ поради практики, противоречащи на временния характер, който трябва да има **каботажният превоз**.

Така, що се отнася по-специално до **периода на прекъсване** за каботажа, той подчертава, че в съответствие с целта, преследвана още с предходната правна уредба, този период има за цел да се гарантира, че каботажните превози няма да се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в приемащата държава членка. Посоченият период се свежда до това да се забранят каботажните превози в същата приемаща държава членка, докато трае този период, но той не е пречка да се извършват други превози, като например международни превози било до държавата членка на установяване, било до други държави членки, евентуално последвани от каботажни превози в тези други държави членки.

ЗАБЕЛЕЖКА: Жалбата за отмяна е способ да се изиска отмяна на актове на институциите на Съюза, които противоречат на правото на Съюза. При определени условия държавите членки, европейските институции и частноправните субекти могат да подават жалби за отмяна до Съда или до Общия съд. Ако жалбата е основателна, актът се отменя. Съответната институция трябва да отстрани евентуалната празнота в правото, възникнала с отмяната на акта.

Неофициален документ за медиите, който не обвързва Съда

[Пълният текст и евентуално резюмето](#) на съдебното решение се публикуват на уебсайта CURIA в деня на обявяването му.

За допълнителна информация се свържете с Илияна Палъова ☎ (+352) 4303 4293.

Кадри от обявяването на решението могат да се намерят на [„Europe by Satellite“](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Поддържайте връзка!



¹ Белгия, Естония и Латвия подпомагат пред Съда една или няколко от тези държави.

² Този пакет се състои по-специално от: 1) [Регламент \(ЕС\) 2020/1054](#) на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕО) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи, 2) [Регламент \(ЕС\) 2020/1055](#) на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт и 3) [Директива \(ЕС\) 2020/1057](#) на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година 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 (ЕО) № 1024/2012.

³ Дания, Германия, Гърция, Франция, Италия, Люксембург, Нидерландия, Австрия и Швеция подпомагат пред Съда Парламента и/или Съвета.

⁴ От поне 45 часа.

⁵ Тоест повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки. Ползването в превозното средство на прекъсванията, дневните почивки (поне девет часа) и намалените седмични почивки (по-малко от 45 часа, но минимум 24 часа) остава разрешено.

⁶ Тези почивки трябва да се ползват в подходящо, съобразено с особеностите на пола място за настаняване, което включва подходящи условия за спане и санитарни съоръжения. Работодателят трябва да поеме свързаните с това настаняване разходи.

⁷ Транспортното предприятие трябва по принцип да организира за своя сметка връщането на водача, освен ако последният реши да се откаже в отделни случаи от връщането си.

⁸ Периодът от четири седмици се намалява на три седмици, когато водачът е ползвал преди това две последователни намалени седмични почивки.

⁹ С девет години и половина или с девет години в зависимост от вида на тахографа, намиращ се в превозното средство.

¹⁰ Каботажният превоз е превоз, извършван в рамките на държава членка от превозвач, който не е установен в нея. Такива превози се допускат, при условие че не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в същата държава членка.

¹¹ Водач, който извършва такъв превоз „по кръстосана търговия“, се счита за командирован, тъй като водачът и превозът имат достатъчна връзка с територията на приемащата държава членка.

¹² Тоест превозът на товари между държави членки, при който камионът или друго свързано с камиона товарно превозно средство използва пътната мрежа в началния или крайния етап от маршрута, а през останалата част — релсов път или вътрешни водни пътища, или услуги на морския транспорт. Водачът не се счита за командирован, когато осъществява началната или крайната отсечка от комбиниран транспорт, ако отсечката с автомобилен превоз сама по себе си се състои от двустранни превози. В последния случай естеството на предоставяната услуга в тази отсечка с автомобилен превоз е тясно свързано с държавата членка на установяване.

¹³ Не се считат за командировани обаче водачите, които извършват „двустранни“ превози (между държавата членка на установяване и друга държава членка), съответно на товари или пътници, или транзитни превози, при които водачът по принцип преминава през територията на държава членка, без да товари или разтоварва товари и без да взема или оставя пътници.

¹⁴ По-точно Съдът отменя член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055, който предвижда това задължение.

¹⁵ Решение на Съда от 20 декември 2017 г., Vaditrans, [C-102/16](#) (вж. също прессъобщение [№ 145/17](#)).

¹⁶ [Регламент \(ЕО\) № 1072/2009](#) на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари.