ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.9.2024 г.
COM(2024) 405 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно изпълнението през 2021—2022 година на Регламент (ЕО) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, и на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт
(32-ри доклад на Комисията относно изпълнението на социалното законодателство във връзка с автомобилния транспорт)

{SWD(2024) 215 final}

Въведение

В настоящия доклад се прави преглед на изпълнението на социалните разпоредби на ЕС в сектора на автомобилния транспорт в държавите членки за периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2022 г. В него се предоставя обобщение на анализите на контролните дейности и се подчертават основните предизвикателства при принудителното изпълнение и прилагането на съответните правни разпоредби, заложени в следните четири законодателни акта:

1) Регламент (ЕО) № 561/2006[1] (известен също като **Регламента относно времето на управление**), с който се установяват минималните изисквания относно дневното и седмичното време на управление, почивките по време на работа и дневните и седмичните почивки;

2) Директива 2002/15/ЕО[2] (известна също като **Директивата за работното време в автомобилния транспорт**), с която се определят правилата за организацията на работното време на транспортните работници в автомобилния транспорт. В нея се установяват изискванията за максималната продължителност на седмичното работно време и минималните периоди на почивка по време на работа, както и за нощния труд. Тя се прилага за водачи, попадащи в обхвата на Регламента относно времето на управление;

3) Директива 2006/22/ЕО[3] (известна също като **Директивата за осигуряване на изпълнението**), с която се установяват минимални нива на пътни проверки и контрол в помещенията на транспортните предприятия с цел проверка на съответствието с разпоредбите на Регламента относно времето на управление;

4) Регламент (ЕС) № 165/2014[4] (известен също като **Регламента за тахографите**), с който се определят изискванията за монтирането и използването на тахографи в превозни средства, попадащи в обхвата на Регламента относно времето на управление.

[1] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

[2] Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).

[3] Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

[4] Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

За разлика от предишния доклад анализът на прилагането на Директива 96/53/ЕО на Съвета[5] (известна също като **Директивата за масите и размерите**), с която се определят максимално допустимите размери за тежкотоварни превозни средства в националния и международния транспорт и максимално допустимите маси в международния транспорт, не е включен в настоящия доклад поради липсата на необходимата информация, тъй като само три държави членки[6] са изпълнили правното задължение да подадат националните си доклади.

Настоящият доклад се основава на член 17 от Регламента относно времето на управление и член 13 от Директивата за работното време в автомобилния транспорт[7].

Той е структуриран в три раздела: В раздел I е представен анализът на националните данни относно проверките и нарушенията при изпълнението от държавите членки на Директива 2006/22/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006, а в раздел II се представя описание на изпълнението от държавите членки на Директива 2002/15/ЕО. В раздел III са представени основните заключения, съдържащи се в настоящия доклад. Докладът на Комисията се допълва от работен документ на службите на Комисията с информация относно санкциите, сътрудничеството между държавите членки, становища на правоприлагащите органи и подробни статистически данни относно проверките.

Подаване на данни

Националните доклади относно изпълнението на разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006 трябва да бъдат подадени до 30 септември на годината, следваща края на съответния двегодишен период, посредством стандартен отчетен формуляр, определен в Решението за изпълнение на Комисията от 30 март 2017 г.[8]. Крайният срок за подаване на доклади за 2021—2022 г. изтече на 30 септември 2023 г.

Всички държави членки са предоставили своите национални данни относно прилагането на Регламент (ЕО) № 561/2006, въпреки че много от тях са направили това след крайния срок[9].. Държавите членки са предоставили исканата разбивка с подробни статистически данни относно проверките за спазване на изискванията, извършвани на пътя и в

[5] Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

[6] Само Австрия, Нидерландия, Литва, Полша и Швеция са предоставили информация съгласно член 10ж от Директива 96/53/ЕО на Съвета за периода 2021—2022 г.

[7] В член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 от държавите членки се изисква на всеки две години да съобщават на Комисията необходимата информация, за да може тя да изготви доклад относно прилагането на посочения регламент и развитието във въпросните области. В член 13 от Директива 2002/15/ЕО се определя, че държавите членки следва да докладват на Комисията за изпълнението на директивата, като посочват мненията на социалните партньори. Докладите относно Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006 могат да се представят в един документ, тъй като двата законодателни акта обхващат един и същ двегодишен отчетен период и установяват взаимно допълващи се разпоредби относно професионалните водачи на превозни средства.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Последният национален доклад беше подаден на 30 май 2024 г.

помещенията. Някои държави членки обаче не са съобщили данни, разпределени по исканите категории, напр. данни, разпределени по вид тахограф[10] и вид нарушения[11].

Само 21 държави членки са подали информация за изпълнението на Директива 2002/15/ЕО, от които само 11 държави членки са предоставили статистически данни за проверките и резултатите от тях, които са с различна степен на подробност[12]. Тази липса на количествени и съпоставими данни от държавите членки затруднява изготвянето на оценката.

I. Преглед на дейностите по прилагане на Директива 2006/22/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006

1. Проверки

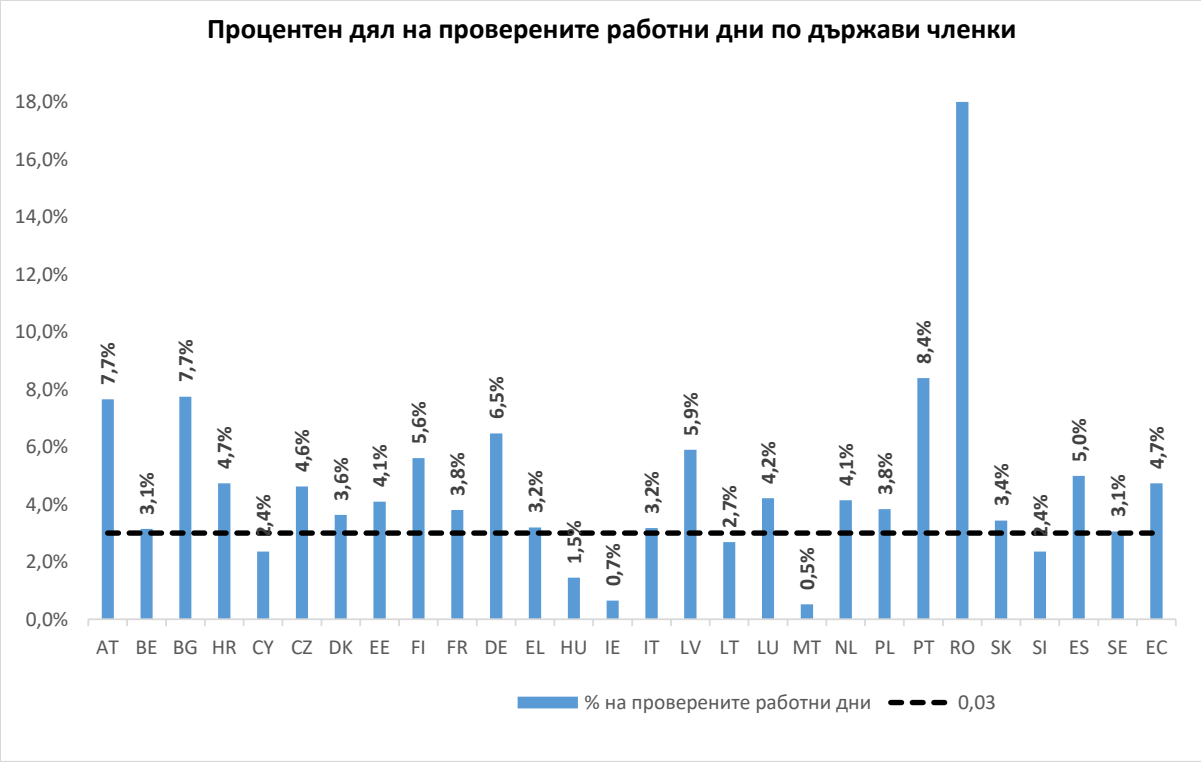
В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се изисква държавите членки да организират система от подходящи и редовни проверки на пътя и в помещенията на предприятията, попадащи в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006. В този член се определя, че минималният брой на проверките следва да обхване минимум 3 % от изработените дни от водачите[13] на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006.

Националните данни показват, че общият брой на проверените работни дни[14] в ЕС се е увеличил от около 108,9 милиона през 2019—2020 г. на 111,7 милиона работни дни, проверени през текущия отчетен период. Това представлява увеличение с 3 %. При преглед на националните данни се установява, че увеличението на проверените работни дни е най-съществено в Малта (+450 %[15]) и Нидерландия (+185 %), докато намалението на проверените работни дни е най-видимо в Словения (– 48 %), Франция (– 45 %) и Унгария (– 39 %).

Както е показано на фигура 1 по-долу, **средният брой проверени работни дни за ЕС е 4,7 %**, като тази стойност надвишава изискваната в директивата[16], но представлява тенденция към намаляване в сравнение с предходни отчетни периоди (5,4 % през 2017—2018 г. и 6,3 % през 2015—2016 г.), с изключение на 4,5 % през 2019—2020 г. Независимо от това резултатът, постигнат от Румъния (21,3 %), е висок.

Фигура 1: Процентен дял на проверените работни дни по държави членки

[10] Такъв е случаят с Литва, която е предоставила информация, че данните относно аналоговите и интелигентните тахографи не са налични поради техническа грешка.
[11] Както и през предходния отчетен период, Латвия не е предоставила категоризация за нарушения в помещенията.
[12] Най-подробна статистика е предоставена от Чешка република, Финландия, Гърция, Полша и Словения.
[13] Тази цифра се основава на броя работни дни в продължение на две години и на броя регистрирани превозни средства, попадащи в обхвата на регламента през този период за всяка държава членка.
[14] Определението „работни дни“ се използва като взаимозаменяемо с определението „отработени дни“ от водача в съответния законодателен акт: Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2006/22/ЕО и Решение (ЕС) 2017/1013;
[15] Независимо от това, Малта все още не е достигнала прага от 3 % за проверените работни дни.
[16] По-специално в Австрия, България, Германия, Португалия и Румъния.



Повечето държави членки са проверили повече работни дни от минималния брой, изискван в директивата. Въпреки това шест държави членки не са достигнали прага от 3 %, а именно Кипър, Унгария, Ирландия, Литва, Малта и Словения. Това е подобно на предходните отчетни периода (когато шест държави членки не са достигнали прага от 3 % през 2019—2020 г. и 2017—2018 г. и три държави членки през 2015—2016 г.). Измежду шестте държави членки, които не са достигнали прага от 3 % през 2021—2022 г., само Ирландия, Малта и Унгария са запазили присъствието си в тази група, като към тях са се присъединили другите три държави членки, които са се представили добре през предходния отчетен период. Гърция значително е увеличила усилията си за правоприлагане (подобрение от 0,1 % през 2015—2016 г., 0,7 % през 2017—2018 г., 2,4 % през 2019—2020 % до 3,2 % през текущия период) и за първи път от 10 години насам е постигнала резултат над прага.

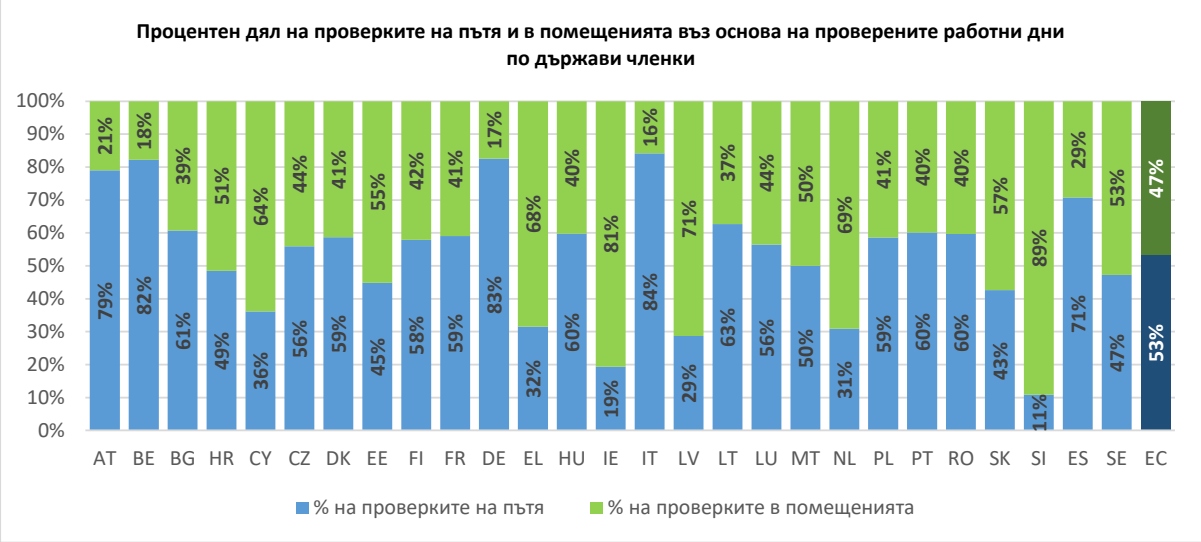
В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се посочва и процентният дял на работните дни, които се проверяват на пътя и в помещенията, съответно не по-малко от 30 % и не по-малко от 50 %. Изчисляването на това съотношение се основава на броя на действително извършените проверки от правоприлагащите органи, а не на минималния брой работни дни, подлежащи на проверка.

Средно 53 % от проверените работни дни са проверени на пътя, докато 47 % са проверени чрез проверки в помещенията. Това представлява намаление на проверките на пътя в сравнение с последния отчетен период (60 % през 2019—2020 г.) и увеличение на проверките в помещенията в сравнение с последния отчетен период (40 % през 2019—2020 г.). В повечето държави членки голям дял от проверките са извършени на пътя. Ирландия и Словения съобщават за малък брой проверки на пътя. Осем държави членки

изпълняват изискваното балансирано съотношение между проверките в помещенията и проверките на пътя, в сравнение с шест държави членки през 2019—2020 г[17].

За подробности относно националния дял на проверките на пътя и в помещенията вж. фигура 2.

Фигура 2: Процентен дял на проверките на пътя и в помещенията въз основа на проверените работни дни по държави членки



1.1 Пътни проверки

Общо 3 564 138 превозни средства и 3 745 458 водачи са проверени на пътя в целия ЕС, в сравнение с 4 112 717 превозни средства и 4 323 245 водачи, проверени през 2019—2020 г. Разликата между броя на проверените превозни средства и водачи може да се обясни с екипното управление, тоест, когато в превозното средство има поне двама водачи, които управляват, като се редуват. Разлики между броя на водачите и превозните средства се срещат главно в докладите от Белгия, Германия, Латвия и Румъния.

В сравнение с доклада за 2019—2020 г. отчетеният брой проверени превозни средства намалява с 548 579 превозни средства, а броят на проверените водачи намалява с 577 787 водачи.

Въз основа на държавата на регистрация на превозното средство 64 % от проверените превозни средства са национални превозни средства, 29 % са от други държави — членки на ЕС[18] и 7 % са превозни средства, регистрирани в трети държави. Като цяло повечето превозни средства, проверени на пътя (около 93 % от общия брой), са на превозвачи на товари, докато само около 7 % са на превозвачи на пътници.

През 2021—2022 г. 83 % от проверените на пътя превозни средства са били оборудвани с цифров тахограф, в сравнение със 74 % през предходния отчетен период.

[17] Хърватия, Кипър, Естония, Гърция, Малта, Нидерландия, Словакия и Швеция. През 2019—2020 г. тези държави бяха: България, Естония, Кипър, Латвия, Литва и Словакия.
[18] Данните включват също държави от Европейското икономическо пространство (ЕИП) и Швейцария.

Следователно няма основание за повишаване на прага на проверките от 3 % на 4 %, тъй като това следва да се направи, когато 90 % от проверените превозни средства са оборудвани с цифрови тахографи съгласно член 2, параграф 3 от Директива 2006/22/ЕО.

1.2 Проверки в помещенията

През периода 2021—2022 г. са проверени 84 128 транспортни предприятия, което представлява увеличение от 44 %, в сравнение с 58 300 транспортни предприятия, проверени през 2019—2020 г. Проверяващите в помещенията са проверили около 39,3 милиона работни дни, което представлява увеличение от около 14 % в сравнение с 34,3 милиона в предходния доклад. Като цяло контролните органи на държавите членки са проверили в помещенията записите на 582 218 водачи, което е с 16 % повече в сравнение с проверените 499 943 водачи през периода 2019—2020 г.

2. Нарушения

Всичките 27 държави членки са предоставили данни за установени нарушения, но не всички[19] са предоставили подробности за вида на нарушенията. **Общият брой на докладваните нарушения е около 3,03 милиона, което представлява увеличение в сравнение с последния доклад (2,25 милиона)**. Делът на установените нарушения на пътя е намалял до ниво от около 50 % от общия брой установени нарушения (60 % в последния доклад).

Делът на видовете нарушения в общия брой на установените нарушения остава сходен с този в предходния отчетен период с някои леки намаления или увеличения при определени категории нарушения. На фигура 3 по-долу е показан средният дял на нарушенията в ЕС според вида на нарушената разпоредба, установени както на пътя, така и в помещенията през 2021—2022 г. Броят на нарушенията, свързани с почивките по време на работа, намалява от 19 % на 18 %, докато нарушенията, свързани с времето на управление, намаляват от 15 % на 14 %, а на нарушенията, свързани със записите за времето на управление, се увеличават от 26 % на 27 %. Нарушенията, свързани с времето за почивка, представляват 19 % от общия брой на нарушенията (23 % в последния доклад), тези, свързани с контролните уреди за регистриране на данните за движението[20], представляват 12 % от общия брой на нарушенията (9 % в последния доклад), а свързаните с липсата/наличността на записи за друга работа представляват 10 % (8 % в последния доклад) от всички установени нарушения. Тези данни са представени на фигура 4 по-долу.

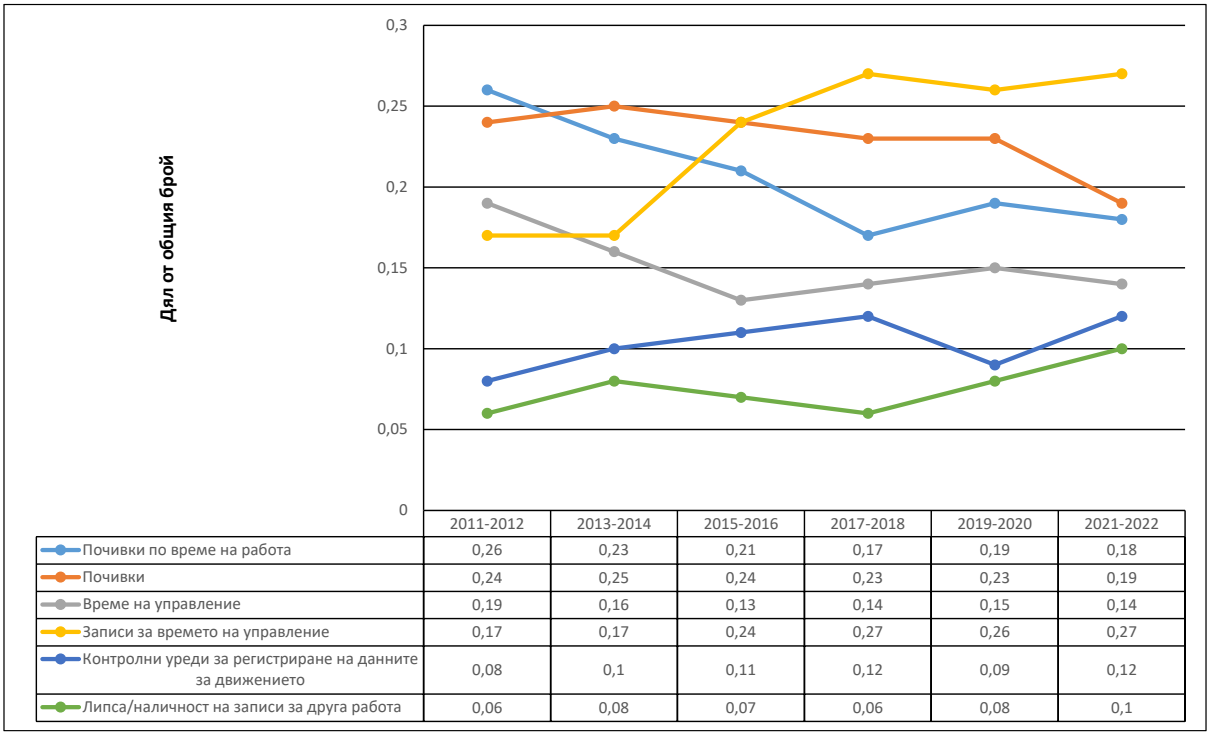
Фигура 3: Категории нарушения, установени при проверки на пътя и в помещенията за периода 2021—2022 г.

[19] Латвия не е предоставила данни за видовете нарушения при проверки в помещенията.

[20] Нарушенията по отношение на контролните уреди за регистриране са свързани с неправилно функциониране или неправилна употреба или манипулиране на контролните уреди за регистриране.



Фигура 4: Категории нарушения, установени при проверки на пътя и в помещенията през последните 10 години



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Почивки по време на работа	0,26	0,23	0,21	0,17	0,19	0,18
Почивки	0,24	0,25	0,24	0,23	0,23	0,19
Време на управление	0,19	0,16	0,13	0,14	0,15	0,14
Записи за времето на управление	0,17	0,17	0,24	0,27	0,26	0,27
Контролни уреди за регистриране на данните за движението	0,08	0,1	0,11	0,12	0,09	0,12
Липса/наличност на записи за друга работа	0,06	0,08	0,07	0,06	0,08	0,1

Средният процент на установените нарушения в помещенията и на пътя, изчислен на базата на 100 проверени работни дни**,** се е увеличил от 2,1 през 2019—2020 г. на 2,7 през текущия отчетен период. Процентът на установените нарушения както в помещенията, така и на пътя се е увеличил в сравнение с последния отчетен период. **Процентът на установените нарушения в помещенията продължава да бъде по-висок от процента на установените нарушения на пътя, което потвърждава, че проверките в помещенията са по-ефективни от проверките на пътя.**

2.1 Нарушения, установени на пътя

През периода 2021—2022 г. на пътя са установени **около 1,53 милиона нарушения**, **което е с 12 % повече в сравнение с около 1,36 милиона нарушения през 2019—2020 г.** Средният процент на установените в ЕС нарушения на пътя се е увеличил от 1,82 на 2,11 на 100 проверени работни дни. Средно 51 % от нарушенията са извършени от водачи, които са граждани на съответната държава, а 64 % е делът на националните превозни средства от всички превозни средства, спрени за проверка.

2.2. Нарушения, установени в помещенията

Броят на нарушенията, установени в помещенията, е около 1,50 милиона, което представлява значително увеличение в сравнение с последния доклад (890,000). Средният процент на установените нарушения на 100 проверени работни дни се е увеличил от 2,59 на 3,81, което представлява увеличение с 47 % в сравнение с 2019—2020 г. Средният процент на нарушения, установени в помещенията на предприятие, се е увеличил от 15 нарушения на предприятие през 2019—2020 г. до повече от 17 нарушения на предприятие.

2.3 Брой на служителите на контролните органи и оборудването за анализиране на тахографи

През настоящия отчетен период в проверките в целия ЕС са участвали 60 040 служители на контролни органи (в сравнение с 54 679 през 2019—2020 г.).

17 081 служители на контролните органи са обучени да анализират записите на цифрови тахографи (в сравнение с 20 058 през 2019—2020 г.). Броят на уредите, предоставени на служителите на контролните органи за анализ на тахографските записи, е намалял от 13 031 през 2019—2020 г. на 8 336 през 2021—2022 г.

Това потвърждава тенденцията на непрекъснато намаляване на капацитета за правоприлагане в държавите членки.

3. Тълкуване на Регламент (ЕО) № 561/2006 от Съда на Европейския съюз

Съдът на Европейския съюз предостави тълкуване на Регламент (ЕО) № 561/2006 посредством решенията по съединени дела C-870/19 и C-871/19[21], по дела C-428/19[22], C-906/19[23] и C-13/21[24]. В последния случай Съдът поясни член 13, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 561/2006, с който се разрешава на държавите членки да се отклоняват от приложимите правила, свързани с времето на управление, почивките по време на работа и дневните и седмичните почивки за превозни средства, използвани или наети без водач от земеделски, градинарски, горски или рибарски предприятия за превоз на стоки в радиус от 100 km от базата на предприятието. Първо, Съдът определи понятието *радиус от 100 километра от базата на предприятието* като отнасящо се до *не по-дълга от 100 km права линия, начертана на картата, която започва от*

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze/MI (C-870/19), ТВ (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL и Други/Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Наказателно производство срещу FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL/Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

тази база и я свързва с коя да е точка от географската окръжност около тази база. Следователно не зависи от действителния брой на изминатите километри. Второ, Съдът изясни, че когато превозни средства извършват транспорт на стоки не само в радиус от 100 km от базата на съответното предприятие, но и извън него, изключенията, предоставени от държавите членки, се прилагат само към онези случаи на транспорт на стоки с тези превозни средства, при които не се превишава посоченият радиус.

4. Сътрудничество между държавите членки

Съгласно член 5 от Директива 2006/22/ЕО от държавите членки се изисква да извършват най-малко шест пъти годишно съгласувани проверки на пътя с поне една друга държава членка. Сътрудничеството между държавите членки въз основа на съгласувани проверки, съвместни инициативи за обучение или обмяна на опит и информация играе ключова роля за засилване на правоприлагането с цел постигане на целите на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт, а именно подобрени условия на труд, лоялна конкуренция и подобрена пътна безопасност. Първият пакет за мобилност[25], който започна да се прилага почти изцяло на 21 февруари 2022 г., е насочен към насърчаване и засилване на сътрудничеството и взаимопомощта между държавите членки и към осигуряване на гаранции за по-ефективното и последователно прилагане на действащите правила. Освен това Европейският орган по труда (ЕОТ), който беше създаден през 2019 г.[26] с приоритетна цел да осигури справедлива трудова мобилност на вътрешния пазар, продължи своите дейности, свързани с предоставяне на информация, обучение и подкрепа за ефективното правоприлагане в областта на автомобилния транспорт през отчетния период. Една от основните задачи на ЕОТ е да подкрепя сътрудничеството между държавите членки при трансграничното правоприлагане и да улеснява съвместните проверки, включително в областта на социалните разпоредби на ЕС в сектора на автомобилния транспорт.

След кризата, свързана с Covid-19, имаше възможност съвместните действия по правоприлагане да бъдат осъществени през 2021—2022 г. Въпреки това, както през предходните години, не всички държави членки са предоставили информация за точния брой съгласувани проверки или изобщо не са докладвали дали са предприели съгласувани проверки. От 22-те държави членки, които не са предоставили информация относно проверките, 10 държави членки[27] са провели необходимия годишен брой съгласувани проверки през отчетния период.

Сътрудничеството най-често се е осъществявало между съседни държави членки. Също така, както и за последния отчетен период, повечето от държавите членки посочиха, че сътрудничеството се осъществява в рамките на Европейската мрежа на службите на

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

[26] Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на Европейски орган по труда и за изменение на регламенти (ЕО) № 883/2004, (ЕС) № 492/2011 и (ЕС) 2016/589 и за отмяна на Решение (ЕС) 2016/344 (ОВ L 186, 11.7.2019 г., стр. 21).

[27] Австрия, Белгия, Дания, Франция, Германия, Италия, Литва, Нидерландия, Словения и Румъния.

пътната полиция (ROADPOL) и Организацията за контрола по пътищата в ЕС (Euro Control Route, (ECR), както и с Европейския орган по труда (ELA).

II. Преглед на прилагането на Директива 2002/15/ЕО

В съответствие с член 13 от Директива 2002/15/ЕО държавите членки са длъжни на всеки две години да докладват за нейното изпълнение, като посочват мненията на представителите на работниците и служителите и работодателите на национално равнище.

1. Приложно поле на Директива 2002/15/ЕО

В директивата са установени правила, определящи, между другото, достатъчните почивки по време на работа, максималната продължителност на седмичното работно време и нощния труд. Нейните разпоредби допълват правилата относно времето на управление, почивките по време на работа и периодите на почивка, установени с Регламент (ЕО) № 561/2006. Тъй като в тази директива се определят някои разпоредби относно работните часове, които са специфични за сектора на автомобилния транспорт, тя се разглежда като *lex specialis* към общата Директива 2003/88/ЕО[28] относно работното време, в която са установени основни изисквания за организацията на работното време на работещите във всички сектори.

2. Аспекти на изпълнението в държавите членки

Някои държави членки и социални партньори съобщават за наличието на определени проблеми с изпълнението. Германските органи съобщават, че работодателите не наблюдават систематично спазването на съответните правила за здраве и безопасност, приложими за транспортните работници в автомобилния транспорт. Като цяло работодателите не познават добре законодателството, което урежда управлението и работното време, нито знаят как взаимодействат тези разпоредби. Както е отбелязано, в повечето случаи, работното време на транспортните работници в автомобилния транспорт обикновено се проверява в контекста на законодателството, което се отнася до времето на управление, и като цяло не се спазва напълно.

Германия също така отбелязва, че предприятията в обхвата на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 по принцип подлежат на по-чести проверки от тези, които попадат в обхвата на друго законодателство в сектора на автомобилния транспорт.

Италианските органи считат, че европейското законодателство е помогнало за защитата на здравето и безопасността на водачите и за хармонизирането на условията на конкуренция между транспортните предприятия. Някои предприятия са приели по-подходящи програми за изтегляне, съхранение и проверка на данните от цифрови тахографи. Някои инспекции по труда също изтъкват значението на наличието на

[28]Директива 2003/88/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 4 ноември 2003 г. относно някои аспекти на организацията на работното време (ОВ L 299, 18.11.2003 г., стр. 9).

подходящи технологични инструменти за подпомагане на дейностите по инспекция с цел ограничаване на проблема с недостатъчните ресурси за правоприлагане. В този смисъл специализирано ИТ приложение, използвано в Италия, се оказа особено полезно за контрол на дейностите в автомобилния транспорт. Друг положителен аспект беше разширяването на обхвата на законодателството в областта на работното време, за да обхване самостоятелно заетите лица.

Няколко органа съобщават също за проблеми с някои определения в Директива 2002/15/ЕО. Както съобщава Германия в предишния доклад, необходимо е допълнително разяснение относно това как да се справят с „времето на изчакване на рампата“. Установено е също така, че работата по разтоварване често не се записва като „друга работа“, а като почивка. В някои случаи предприятията също така разграничават действителното работно време от работното време, за което се дължи възнаграждение, така че времето се записва и възнаграждението се формира на фиксирана ставка, но не като „друга работа“.

И накрая, някои национални органи съобщават за трудности при контролирането на работното време на водачи, които участват в различни видове транспортни дейности или извършват транспортни операции за няколко работодатели. Някои държави членки съобщават за липса на инспектори за контрол на работното време.

За разлика от това Литва е предоставила информация, че не са срещнати значителни проблеми при упражняването на контрола съгласно Директива 2002/15/ЕО.

Въпреки тези споделени наблюдения остава трудно да се определят тенденциите и нерешените проблеми на равнището на ЕС поради значителния брой непълни становища и различните национални практики на държавите членки.

3. Тълкуване на Директива 2002/15/ЕО

Няколко държави членки[29] съобщават за съдебно тълкуване от националните съдилища на някои разпоредби на Директива 2002/15/ЕО през 2021—2022 г.

Швеция предостави актуална информация относно съдебно решение по дело, свързано с разграничаването на отговорностите на Шведската транспортна агенция и тези на социалните партньори, когато са подписани колективни договори, отклоняващи се от някои части на националния правен акт, транспониращ Директива 2002/15/ЕО[30]. Швеция също така съобщава, че няколко други съдебни спорове относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО са били уредени от първоинстанционните съдилища и че не са постановявани решения на върховния съд. Същата ситуация е докладвана от Естония,

[29] Гърция, Естония, Германия, Италия и Швеция. Дания съобщава, че правните спорове относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО са уредени от общи съдилища. Няма постановени решения от върховния съд на Естония.

[30] Съдебното решение стана окончателно през януари 2023 г., като се посочва, че ако дадено дружество е обвързано от колективен трудов договор на централно ниво, в който се урежда въпросът за общото работно време и нощния труд, се счита, че дружеството е било предмет на това споразумение, а не на конкретни членове от Закона за работното време в сектора на автомобилния транспорт.

която е потвърдила, че като цяло прилагането на Директива 2002/15/ЕО не е създало проблеми в Естония през 2021—2022 г.

От друга страна Гърция и Италия съобщават за решения на върховния съд относно някои разпоредби на Директива 2002/15/ЕС. В Германия в свое определение от 19 май 2021 г. BAG (Федералният върховен съд по трудови спорове) се произнесе по тълкуването на член 10 от Директива 2002/15/ЕО[31].

4. Нарушения на разпоредбите за работното време

Само дванадесет държави членки[32] са предоставили някои количествени данни за установените нарушения. Този брой е малко по-висок в сравнение с предходния отчетен период, когато единадесет държави членки[33] са предоставили тази информация. Недостатъчното количество данни не позволява обаче да се правят изводи за целия ЕС.

Германия посочи, че често има нарушения на максималното седмично работно време или липса на компенсация за максималното седмично работно време. Най-често отчитаните нарушения на законодателството са свързани с почивките по време на работа.

Някои държави членки посочват, че по-честите проверки водят до по-добро познаване на правилата от работодателите и водачите и до корекция на поведението.

5. Мнения на заинтересованите страни относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО

Съгласно изискванията в член 13 от Директива 2002/15/ЕО единадесет държави членки[34] ясно посочват, че за целите на настоящата процедура по докладване са били проведени консултации със социалните партньори. Този брой е малко по-висок в сравнение с последния доклад[35], но все пак показва, че повече от половината от държавите членки не включват социалните партньори в отчитането на прилагането на правилата за работното време. Австрия е представила обяснение, че със социалните партньори не са проведени консултации, но проектът на годишния доклад не се обсъжда само в парламента (Социалната комисия), а също така е публично достъпен на уебсайта на Инспекцията по труда.

В седем от единадесетте държави членки[36] становищата на социалните партньори бяха отразени в отделен раздел или параграф.

---

[31] В член 10 от Директива 2002/15/ЕО на държавите членки се разрешава да прилагат или въвеждат по-благоприятни за защитата на здравето и безопасността на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт.

[32] Кипър, Чешка република, Финландия, Франция, Гърция, Германия, Унгария, Полша, Румъния, Словакия, Словения и Швеция.

[33] Австрия, Кипър, Чешка република, Финландия, Германия, Унгария, Италия, Люксембург, Полша, Словакия и Испания.

[34] Кипър, Естония, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Италия, Португалия, Словакия, Словения и Швеция.

[35] Кипър, Естония, Финландия, Франция, Германия, Италия, Полша, Португалия, Словакия и Швеция.

[36] Франция, Германия, Гърция, Италия, Португалия, Словения и Швеция.

Мненията на социалните партньори не могат да бъдат анализирани допълнително, тъй като те не представляват представителна извадка.

III. Заключения

Основният резултат от анализа на прилагането и изпълнението на социалните разпоредби на ЕС в сектора на автомобилния транспорт показва, че общата степен на ефективност на прилагането и съответствието през периода 2021—2022 г. остава стабилна, с известно положително развитие, в сравнение с периода 2019—2020 г.

Налице е увеличение на общия брой на проверените работни дни през текущия отчетен период, което свидетелства за обръщане на тенденцията на намаляване, наблюдавана през последните години. Независимо от това, в сравнение с предходните отчетни периоди е налице намаляване както на отчетения брой превозни средства, така и на отчетения брой на водачите, проверени на пътя в целия ЕС. Увеличаване се наблюдава и при броя на извършените проверки в помещенията на транспортните предприятия. Същевременно съотношението на работните дни, проверени на пътя и в помещенията, е по-добре балансирано (53 % на пътя и 47 % в помещенията, в сравнение с отчетени съответно 60 % и 40 % в последния доклад), което е положително развитие, доближаващо съотношението на тези два вида проверки до законовите изисквания.

Общият брой на нарушенията, установени в помещенията и на пътя, се е увеличил в сравнение с последния доклад, по-конкретно по отношение на нарушенията, установени в помещенията. Процентът на установените нарушения в помещенията продължава да бъде по-висок от процента на установените нарушения на пътя, което потвърждава, че целенасочените проверки в помещенията са по-ефективни от случайните проверки на пътя. Освен това средният процент на установените нарушения в помещенията се е увеличил в сравнение с последния отчетен период.

Делът на установените нарушения е твърде различен в целия ЕС (от 0,08 до 12,40). Този факт показва, че е наложително по-добро насочване на проверките. Достъпът до данни, например за степента на риска, е от голямо значение на пътя, особено за осъществяване на по-целенасочени проверки и за намаляване на ненужните „чисти“ проверки, т.е. проверки, при които не се установяват нарушения. Достъпът на пътните инспектори до данните за степента на риска ще бъде задължителен в съответствие с новите изисквания, въведени с първия пакет за мобилност.

Що се отнася до съгласуваните и съвместните проверки сред държавите членки, очевидно е, че те допринасят за обмена на знания и за установяването на хармонизиран подход към разбирането и прилагането на действащите правила на ЕС. Поради това Комисията насърчава държавите членки да засилят допълнително усилията си за подобряване на сътрудничеството чрез съвместни инспекции и съгласувани проверки, както и да се възползват от помощта, предлагана от Европейския орган по труда. През

следващия период Комисията ще обърне специално внимание на съвместните действия по правоприлагане.

Делът на различните видове нарушения остава сходен с този от последния отчетен период. При проверките в помещенията нарушенията, свързани с липсата на записи за времето на управление, възлизат на приблизително една трета от всички установени нарушения, което показва затрудненията на предприятията да съхраняват съответните данни по подходящ начин. За разлика от тях нарушенията, свързани с почивките по време на работа и времето на управление, представляват почти половината от всички нарушения, установени при проверки на пътя.

Що се отнася до прилагането на Директива 2002/15/ЕО, липсата на съпоставими количествени данни и качествена информация в много национални доклади затруднява задълбочената оценка. Комисията би искала да подчертае значението на настоящата процедура по докладване и да напомни, че могат да бъдат предприети съдебни действия срещу държавите членки за неспазване на изискването за предоставяне на информацията, която се изисква по член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Комисията отбелязва, че общите равнища на правоприлагане и съответствие след прилагането на първия пакет за мобилност са се подобрили през текущите отчетни периоди. Акт за изпълнение, приет от Комисията относно хармонизирана формула за оценка на риска[37], позволява на правоприлагащите органи да разпознаят бързо профила на дружеството, което възнамеряват да проверят, и да знаят дали дадено дружество е изложено на нисък риск (поради ниско ниво на нарушения на закона), или е изложено на висок риск (високо ниво на нарушения на закона). Освен това ранното установяване от разстояние на възможни манипулации и злоупотреби с цифров тахограф дава на правоприлагащите органи възможност да избират кои превозни средства да проверят. Комисията ще продължи да проучва как технологиите за цифровизация и автоматизация могат да помогнат за „по-интелигентен“ контрол на съответствието (по-ефективен, ефикасен, без документи на хартиен носител, въз основа на достъп до цифрови данни и обмен на такива данни).

Комисията подчертава значението на предоставянето от държавите членки на пълен набор от данни относно изпълнението на социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт, както се изисква от член 13 от Директива 2002/15/ЕО, член 10ж от Директива 96/53/ЕО на Съвета и член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Комисията ще засили наблюдението на изпълнението от държавите членки на задълженията за представяне на отчети. Комисията ще проучи същевременно техническите възможности, за да стане процесът на докладване по-интелигентен и по-лесен за държавите членки.

[37] Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/695 на Комисията от 2 май 2022 г. за установяване на правила за прилагането на Директива № 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия (ОВ L 129, 3.5.2022 г., стр. 33).

Освен това Комисията ще продължи да работи за подобряване на наблюдението на изпълнението и прилагането на социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт със съдействието на държавите членки. Тя призовава държавите членки да включат мненията на социалните партньори относно прилагането на правилата за работното време, както се изисква от Директива 2002/15/ЕО.