ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.10.2018 г.
COM(2018) 698 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

за изпълнението през 2015—2016 г. на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно хармонизирането 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

{SWD(2018) 439 final}

I. Въведение

В настоящия доклад се прави преглед на прилагането на социалните разпоредби на ЕС в областта на автомобилния транспорт в държавите членки за периода от 1 януари 2015 г. до 31 декември 2016 г. В него се подчертават също така основните предизвикателства при прилагането на съответните правни разпоредби, които са заложени в следните четири законодателни акта:

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) В Директива 2002/15/ЕО[2] (известна също като **Директивата за работното време в автомобилния транспорт**) 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 почивки по време на работа, както и за нощната работа. Тя се прилага за водачи, попадащи в обхвата на Регламента относно времето на управление;

3) В Директива 2006/22/ЕО[3] (известна също като **Директивата за осигуряване на изпълнението**) 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.

Настоящият доклад, който се основава на член 17 от Регламента относно времето на управление и на член 13 от Директива за работното време в автомобилния транспорт[5],

---

[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 (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета 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. 36).

[4] Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 година 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)

включва количествени и качествени данни относно пътните проверки и проверките в помещенията на предприятията, както и за установените нарушения. В него също така се посочва как са използвани изключенията, предвидени в член 13 от Регламент (ЕО) № 561/2006[6]. И накрая, той съдържа качествена информация относно прилагането на Директива за работното време в автомобилния транспорт. Работен документ на службите на Комисията допълва доклада на Комисията с информация относно санкциите, сътрудничеството между държавите членки, становища на правоприлагащи органи и подробни статистически данни. Докладът е структуриран в четири раздела: В раздел I е представена обобщена информация за качеството и своевременността на подадените национални данни. Раздел II съдържа анализ на националните данни относно проверките и нарушенията, а в раздел III се представя описание на изпълнението от държавите членки на Директива 2002/15/ЕО. Накрая, в раздел IV са представени основните заключения, съдържащи се в настоящия доклад.

Предаване на данните

Националните доклади относно изпълнението на разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006 трябва да бъдат подадени посредством преразгледания стандартен формуляр за докладване, определен в решението за изпълнение на Комисията от 30 март 2017 г.[7].

Всички държави членки предоставиха своите национални данни, макар и невинаги навреме. Качеството на данните по отношение на Регламент (ЕО) № 561/2006 продължава да се подобрява. Почти всички държави членки[8] предоставиха исканата разбивка с подробни статистически данни относно проверките на спазването на изискванията, извършвани на пътя и в помещенията. Въпреки това може да се постигне допълнително подобрение по отношение на информацията относно санкциите, международното сътрудничество, промените в националните закони или направените заключения.

Освен това държавите членки информираха Комисията за предоставените национални изключения относно прилагането на разпоредбите за времето на управление и почивките по време на работа и извън него в съответствие с член 13 от Регламент (ЕО)

[5] В член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 от държавите членки се изисква да съобщават на всеки две години необходимата информация на Комисията, 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.

[6] Вж. раздел 14 от придружаващия документ.

[7] C(2017) 1927 final

[8] С изключение на Дания, която не предостави подробни данни от пътните проверки, по-специално за спрените превозни средства по вид и държава на регистрация или тахограф, нито данни относно установените нарушения. Датските органи информираха Комисията, че пълни данни ще бъдат предоставяни от януари 2017 г.

№ 561/2006. Актуализираният списък на изключенията се съдържа в придружаващия документ и е на разположение на уебсайта на Комисията[9].

Що се отнася до информацията относно прилагането на Директивата за работното време в автомобилния транспорт, не всички държави членки предоставиха такава информация[10], а само няколко тях осигуриха статистически данни относно проверките и резултатите[11] от тях. За да обяснят непълнотите в предоставената информация, редица държави членки посочиха, че през отчетния период не са настъпили промени в националното им законодателство. Като цяло държавите членки предоставиха много малко актуализирани количествени данни, което затруднява извършването на оценка. Следователно, за да може докладът да отговаря на изискванията, посочени в член 17 от Регламента относно времето на управление, Комисията настоява да бъдат предоставени по-обстойни количествени и качествени данни относно прилагането и изпълнението на Директива 2002/15/ЕО за следващия отчетен период.

II. Прилагане на Регламент (ЕО) № 561/2006 в ЕС

1. Проверки

В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се изисква държавите членки да организират система от подходящи и редовни проверки по пътищата и в помещенията на предприятия от всички транспортни категории. Тези проверки следва да включват ежегодно голяма и представителна извадка от транспортни работници, водачи на МПС, транспортни предприятия и превозни средства. В този член се установява и минимален брой на проверките, които трябва да бъдат извършени, за да бъдат обхванати минимум 3 % от изработените дни от водачите[12] на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006.

Предоставените на Комисията национални данни показват, че общият брой на проверените работни дни[13] в ЕС е намалял с около 12,8 %, което означава спад от 151 милиона на 131,7 милиона проверени работни дни. Този спад е по-рязък в сравнение с намалението от 4,8 % между предходните отчетни периоди 2011—2012 г. и 2013—2014 г. От анализа на националните данни обаче изглежда, че това намаление може да

[9] Достъпен на адрес: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

[10] Не бяха получени доклади от Белгия, Хърватия, Гърция, Унгария, Латвия, Нидерландия и Испания

[11] Количествени данни бяха предоставени от Австрия, Кипър, Чешката република, Финландия, Франция, Люксембург и Полша.

[12] Тази цифра се получава за всяка държава членка чрез броя на работните дни в продължение на две години и броя на регистрираните превозни средства в обхвата на Регламента през този период.

[13] Терминът „работни дни“ се използва като взаимозаменяем с термина „изработени дни“ от водача в съответното законодателство: Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2006/22/ЕО и Решение (ЕС) 2017/1013;

се обясни главно със спад на работните дни, проверени в три държави членки[14]. Повече подробности можете да намерите в придружаващия доклад.

Както е показано на фигура 1 по-долу, **общият среден процент на проверените работни дни в ЕС е 6,3 %** (той е бил 7 % през 2013—2014 г.), което е два пъти повече от изисквания съгласно Директивата.

Повечето държави членки са проверили повече работни дни от минималния брой, изискван в Директивата. Независимо от това три държави членки не са достигнали прага от 3 %, а именно Гърция, Нидерландия и Малта. Докато Малта и Нидерландия[15] бяха малко под прага, броят на проверените работни дни в Гърция е значително по-нисък от прага и продължава да спада в сравнение с предходните години. Комисията ще продължи да наблюдава развитието в тези държави членки и, като започне от най-тежките случаи, ще предприема действия, за да гарантира правилното прилагане на Директива 2006/22/ЕО.

В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се посочва процентният дял на работните дни, които се проверяват на пътя и в помещенията, съответно 30 % и 50 %. Следва да се подчертае, че 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. По отношение на държавите членки, които са изпълнили прага, само шест са достигнали необходимия балансиран дял между проверките в помещенията и проверките на пътя. **Средно 74 % от проверените работни дни са проверени на пътя, докато 26 % са проверени чрез инспекции в помещенията. Това представлява леко увеличение на проверките в помещенията в сравнение с миналата година, когато делът им беше 23 %.** Както вече беше подчертано в последния доклад, проверките на пътя в Ирландия бяха под прага от 30 % — само 7 %. За повече подробности относно националния дял на проверките на пътя и в помещенията вж. фигура 2.

1.1. Проверки на пътя

Общо 8 162 703 превозни средства[16] и 5 846 011 водачи са били проверени на пътя в целия ЕС. Голямото несъответствие между тези две цифри може да се обясни с непълните данни, представени от Германия и Финландия[17], които включват само част от общия брой на водачите на превозни средства, проверени на пътя.

[14] Германия, Румъния и Франция. Моля, обърнете внимание, че в националния доклад на Германия липсват данни от три федерални провинции.
[15] Нидерландия разполага със система за „основан на доверие мониторинг“, която косвено обхваща повече изработени дни от водачите и косвено би позволила на Нидерландия да достигне минималния праг.
[16] Тук не са включени данни от Дания.
[17] Броят на проверените превозни средства включва данни, събрани както от полицията, така и от митническите органи, докато броят на водачите на превозни средства, проверени на пътя, не включва

В сравнение с последния доклад за периода 2013—2014 г. броят на проверените превозни средства се е увеличил с 24 %. Това се дължи основно на значително увеличение на проверените превозни средства, докладвани от Германия и Финландия в сравнение с последния отчетен период[18]. Броят на проверените водачи е намалял с 22 % в сравнение с 2013—2014 г. Това обаче може да се обясни главно със значителното намаляване на броя на водачите, докладван от Германия между 2013—2014 г. и 2015—2016 г., както и с кумулативния ефект от по-малките намаления в няколко други държави членки[19].

Според държавата на регистрация на превозното средство 63 % от проверените в ЕС превозни средства са национални превозни средства, 32 % са от други държави — членки на ЕС, а 6 % са превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС[20]. Като цяло повечето превозни средства, проверени на пътя (91 % от общия брой), превозват стоки, а само 9 % превозват пътници. Повече подробности можете да намерите в придружаващия документ в дял 4[22].

През 2015—2016 г. 72 % от превозните средства, проверени на пътя, са били оборудвани с цифров тахограф. Следователно няма основание за повишаване на прага на проверките от 3 % на 4 %, тъй като това следва да се направи само ако 90 % от проверените превозни средства са оборудвани с цифрови тахографи[21].

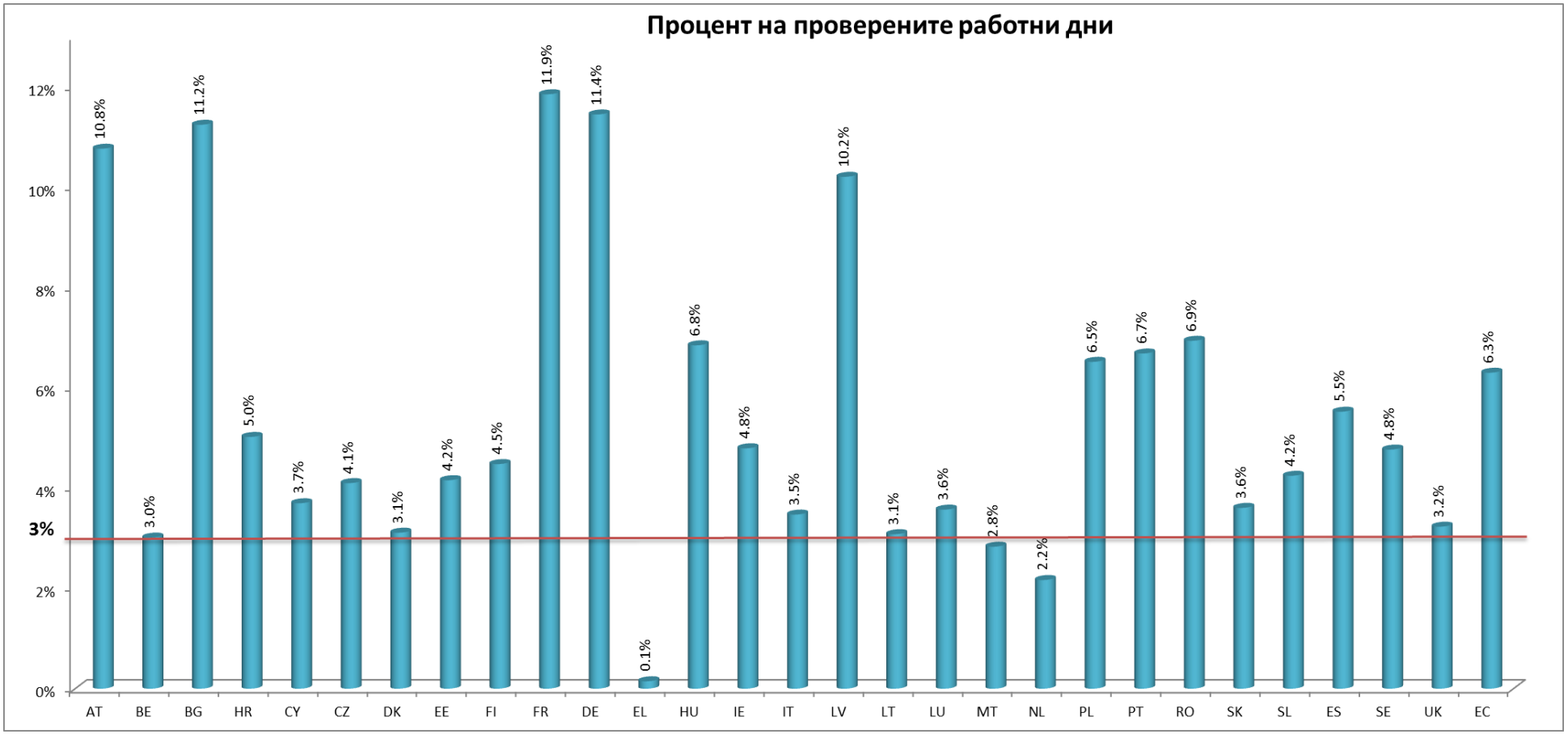
водачите, проверени от полицията. Следователно броят на проверените от полицията водачи не е отразен в тези цифри.

[18] Това представлява увеличение с 1 081 586 повече проверени превозни средства, докладвани от Финландия, и 1 312 597 — от Германия.

[19] България, Чешката република, Франция, Финландия, Полша, Румъния и Испания

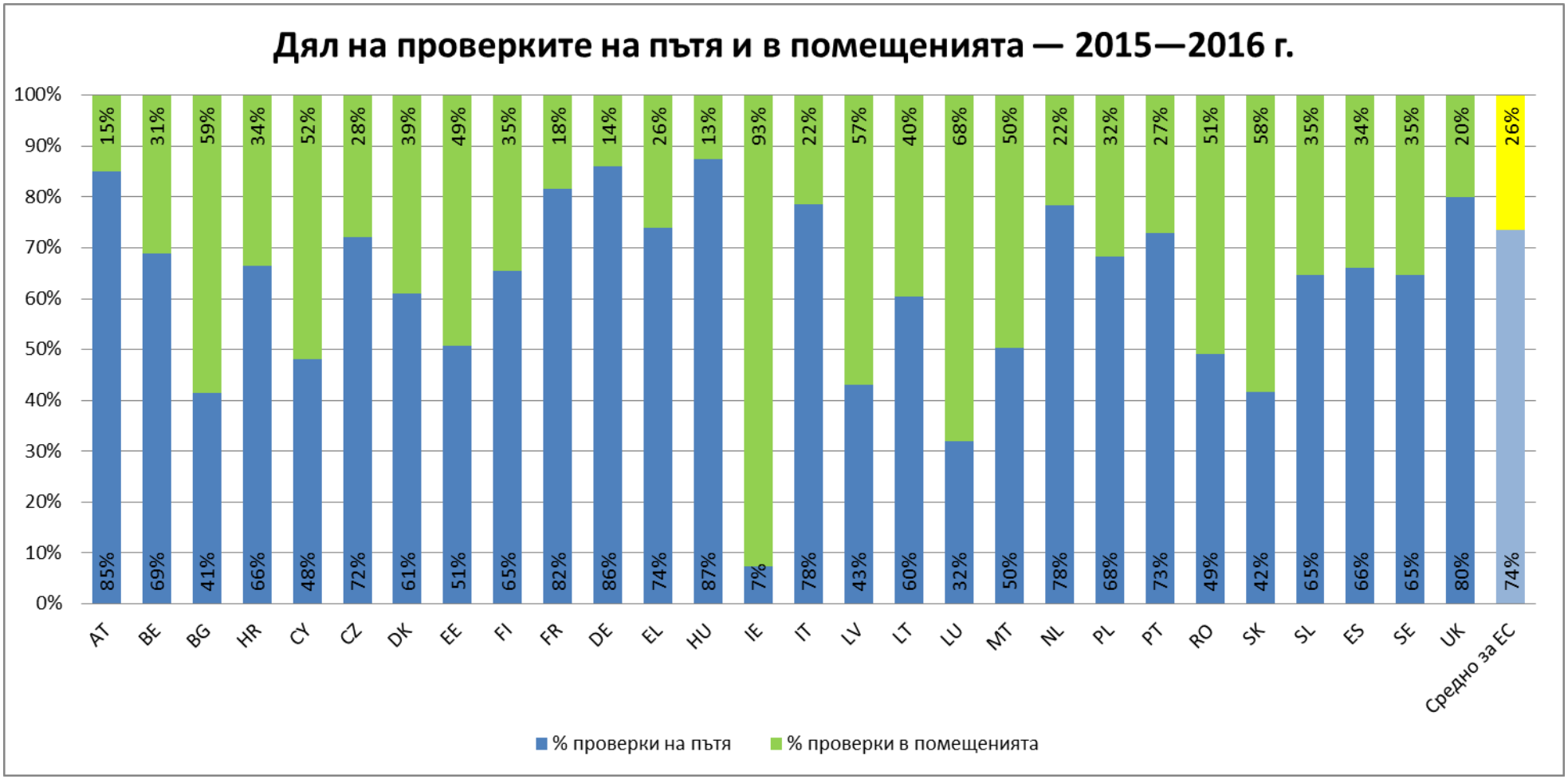
[20] Данните, предоставени от Германия и Финландия, не бяха включени в тези изчисления, тъй като бяха непълни.

[21] Член 2, параграф 3 от Директива 2006/22/ЕО.



Фигура 1: Процент на проверените работни дни по държави членки[22]

[22] Данните за Финландия не включват дните, считани за седмична почивка на водача, поради което действителният брой на проверените работни дни е много по-висок.



Фигура 2: Дял на проверките на пътя и в помещенията въз основа на проверените работни дни по държава членка

1.2 Проверка в помещенията

Общо 146 967 транспортни предприятия са били проверени през периода 2015—2016 г.; този резултат е сходен с резултата от 2013—2014 г[23]. По време на тези проверки в помещенията са били проверени около 34,8 милиона работни дни, което представлява леко увеличение от 1 % в сравнение с предишния доклад. Като цяло държавите членки са проверили около 663 000 водачи през 2015—2016 г., което е с 12 % по-малко проверени водачи в сравнение с 2013—2014 г.

2. Нарушения

Почти всички държави членки[24] са предоставили данни за установени нарушения, но не всички[25] са предоставили подробности за вида на нарушенията. **Общият брой на докладваните нарушения е бил около 3,46 милиона, което представлява увеличение с 6 % в сравнение с последния доклад (3,3 милиона)**. Лекото увеличение може да се обясни с факта, че Латвия е предоставила за първи път броя на нарушенията[26], което почти ще компенсира разликата с последния доклад. Докато нарушенията, установени в помещенията, са се увеличили с 19 %, нарушенията, установени на пътя, са намалели с 3 %. Делът на нарушенията, установени на пътя, е намалял от 63 % на 58 % от всички установени нарушения в сравнение с последния доклад.

Делът на видовете нарушения остава сходен, като са налице някои леки промени. На фигура 3 по-долу е показан делът на установените през 2015—2016 г. нарушения според вида на нарушената разпоредба. В сравнение с последния доклад нарушенията, свързани с почивките в работно време и времето на управление, съответно са намалели от 23 % на 21 % и от 16 % на 13 %, докато нарушенията, свързани със записите за времето на управление са се увеличили от 17 % на 24 %. От всички нарушения, установени в целия ЕС както на пътя, така и в помещенията, **нарушенията, свързани с периодите на почивка, представляват 24 %** (25 % в последния доклад), **с контролните уреди за регистриране на данните за движението[27] — 11 %** (10 % в последния доклад) **и с липсата/наличността на записи за друга работа — 7 %** (8 % в последния доклад).

При разглеждане на развитието от 2007 г. насам, което е представено на фигура 4, се оказва, че нарушенията, установени при почивките по време на работа и времето на управление постепенно са намалели. Вместо това се наблюдава непрекъснато

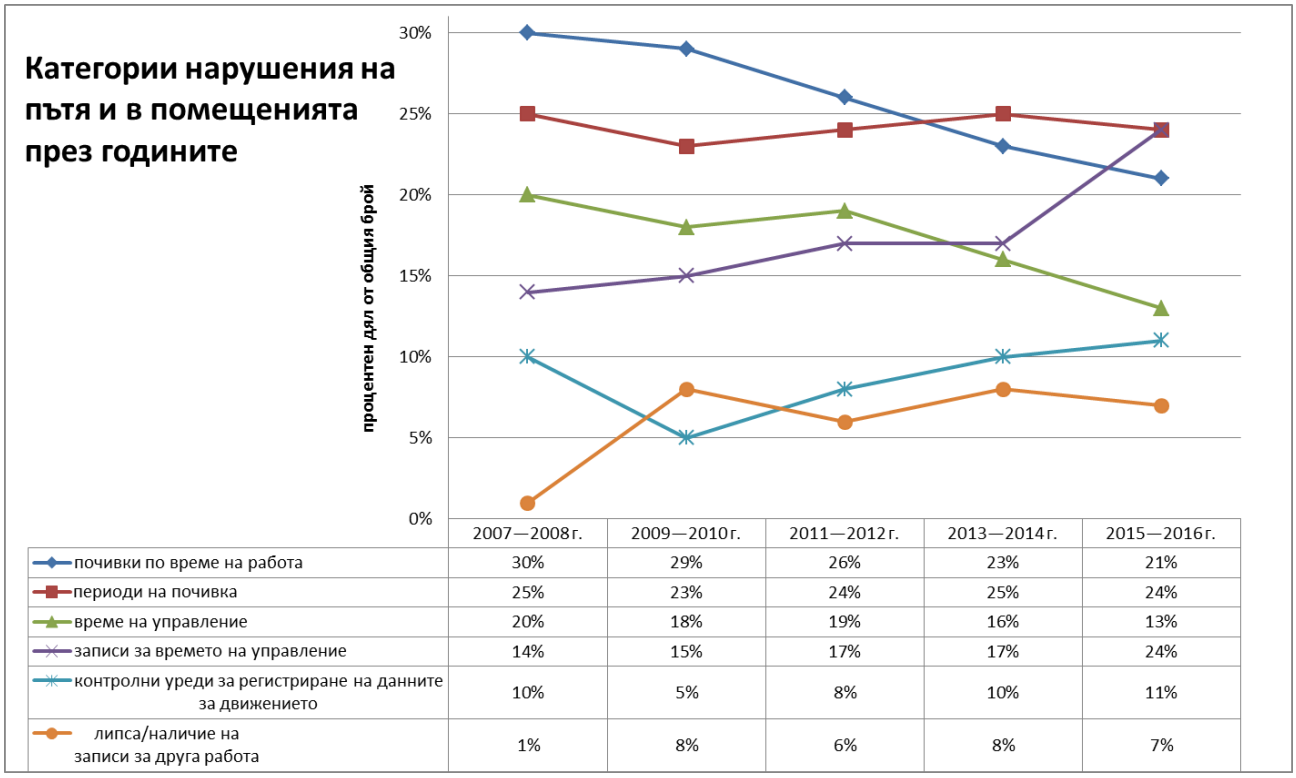
[23] Проверени са били 147 606 транспортни предприятия.
[24] С изключение на Дания, която не е предоставила данни относно нарушения на пътя.
[25] Дания и Финландия не са предоставили данни относно нарушенията, установени на пътя, а Латвия — за проверките в помещенията.
[26] Латвийските органи обясниха, че преди са изпращали информация за броя на предприятията, в които са открити нарушения.
[27] Нарушенията по отношение на контролните уреди за регистриране на данните за движението са свързани с неправилно функциониране и неправилно използване или манипулиране на контролните уреди за регистриране на данните за движението.

увеличение на установените нарушения по отношение на записите за времето на управление, които са се увеличили от 14 % на 24 %, докато нарушенията по отношение на почивките са запазили високия си дял през годините.

Средният процент на нарушенията, изчислен на базата на 100 проверени работни дни в помещенията и на пътя, се е увеличил от 2,17 през 2013—2014 г. до 2,6 %. **Процентът на установените нарушения в помещенията продължава да бъде два пъти по-висок от процента на установените нарушения на пътя, което показва, че проверките в помещенията са много по-ефикасни от проверките ad-hoc на пътя.**



Фигура 3: Категории нарушения на пътя и в помещенията за периода 2015—2016 г.



	2007—2008г.	2009—2010г.	2011—2012г.	2013—2014г.	2015—2016г.
почивки по време на работа	30%	29%	26%	23%	21%
периоди на почивка	25%	23%	24%	25%	24%
време на управление	20%	18%	19%	16%	13%
записи за времето на управление	14%	15%	17%	17%	24%
контролни уреди за регистриране на данните за движението	10%	5%	8%	10%	11%
липса/наличие на записи за друга работа	1%	8%	6%	8%	7%

Фигура 4: Категории нарушения на пътя и в помещенията през последните 10 години.

2.1. Нарушения, установени на пътя

През 2015—2016 г. са установени около 2 милиона нарушения на пътя, което представлява намаление от около 3 % в сравнение с последния отчетен период. Средната стойност на нарушенията, установени на пътя в ЕС, е 2,17 на 100 проверени работни дни, като тя се е увеличила леко в сравнение със стойността от 1,77 в последния доклад. Средно 58 % от нарушенията са извършени от водачи, които са граждани на съответната държава.

2.2. Нарушения, установени в помещенията

Нарушенията, установени в помещенията, са били около 1,48 милиона, което представлява увеличение с 21 % в сравнение с последния доклад. Средният процент на нарушенията за 100 проверени работни дни е 4,19, което представлява увеличение с 18 % в сравнение с последната средна стойност от 3,54 през 2013—2014 г. Нарастването може да се обясни отчасти с високия процент на нарушенията, съобщени за първи път от Латвия[28]. В миналото делът на нарушенията е показал тенденция за намаляване от 8,65 през 2009—2010 г. на 5,29 през 2011—2012 г.

Средният процент на нарушенията, установени в помещенията, по предприятие почти се е утроил от 12,77 на 36,57. Това може да се обясни главно с факта, че това е първият отчетен период, за който Комисията е получила тази информация от всички държави членки[29].

2.3. Брой на правоприлагащите служители и оборудването за анализиране на тахографите

През периода 2015—2016 г. в проверките в целия ЕС са участвали 61 503 служители. Този брой остава стабилен в сравнение с периода 2013—2014 г.

23 725 служители на контролните органи в ЕС са обучени през отчетния период 2015—2016 г. да анализират цифровия тахограф. Този брой е намалял с 5,7 % в сравнение с периода 2013—2014 г. Наблюдава се и тенденция за намаляване на единиците оборудване за анализиране на тахограф, предоставено на служители на контролните органи, като това намаление е с 5,5 % в сравнение с последния доклад, като се има предвид, че намалението през 2013—2014 г. спрямо 2011—2012 г. е било 8 %.

4. Сътрудничество между държавите членки

Съгласно член 5 от Директива 2006/22/ЕО държавите членки са длъжни предприемат най-малко шест пъти годишно съвместни проверки на пътя с поне една друга държава членка. Четири държави членки[30] не са предоставили информация за броя на

[28] Латвия обясни, че данните, предоставени за последните доклади, показват броя на предприятията, в които са установени нарушения, а не броя на установените нарушения.
[29] В последния доклад четири държави членки не са предоставили информация.
[30] Хърватия, Кипър, Финландия, Гърция

съвместните проверки. От държавите членки, които са предоставили информация, 15[31] са провели необходимия брой съвместни проверки годишно.

Отчетените стойности за съвместните дейности по правоприлагане са много сходни с тези от доклада за периода 2013—2014 г. Сътрудничеството най-често се осъществява между съседни държави членки. Също така, както и за последния отчетен период, малко по-малко от половината държави членки са посочили, че съгласуването се осъществява в рамките на организацията Euro Contrôle Route (ECR). Няколко държави членки са отбелязали, че ECR се е оказала полезен инструмент за обмен на информация относно най-добрите практики за правоприлагане, новите технологии и обмена на данни. Някои държави членки са посочили и активното си участие като домакини на мероприятия за обмяна на опит, като например семинари, майсторски класове и двустранни проверки на пътя.

Сътрудничеството между държавите членки въз основа на съгласувани проверки, съвместни инициативи за обучение или обмяна на опит и информация играе ключова роля за постигането на целите на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт, а именно по-справедлива конкурентна среда, повишена пътна безопасност и по-хармонизирани условия на труд. Поради това Европейската комисия внесе законодателно предложение като част от първия пакет за мобилност, приет през май 2017 г., за насърчаване и засилване на сътрудничеството и взаимопомощта между държавите членки и за гарантиране на по-ефективно и последователно прилагане на действащите правила[32]. Освен това през 2018 г. Комисията прие предложение за създаване на Европейски орган по труда (ЕОТ), чиято основна цел е да се гарантира справедлива трудова мобилност на вътрешния пазар[33]. Една от основните задачи на ЕОТ ще бъде да подкрепя сътрудничеството между държавите членки при трансграничното правоприлагане и да улеснява съвместните инспекции, включително в областта на социалните разпоредби на ЕС в сектора на автомобилния транспорт. На практика този орган ще предоставя на националните органи оперативна и техническа подкрепа за обмен на информация, разработване на процедури за ежедневно сътрудничество и улесняване на държавите членки при извършването на съвместни проверки.

III. Анализ на данните относно изпълнението на Директивата за работното време в автомобилния транспорт (Директива 2002/15/ЕО)

1. Въведение

В тази глава се разглежда изпълнението от държавите членки през 2015—2016 г. на Директива 2002/15/ЕО, наричана също „Директива за работното време в автомобилния транспорт“.

[31] Австрия, Чешката република, Германия, Франция, Унгария, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Румъния, Словакия, Испания, Швеция, Обединеното кралство.
[32] COM(2017) 278 final
[33] COM(2018) 131 final

В съответствие с член 13 от посочената директива държавите членки са длъжни да представят на Комисията доклад за нейното изпълнение на всеки две години, като посочват мненията на работниците и работодателите на национално равнище.

2. Приложно поле на Директива 2002/15/ЕО

В Директивата са установени правила, определящи между другото адекватните почивки през работния период, максималната продължителност на седмичното работно време и нощния труд. Нейните разпоредби допълват правилата относно времето на управление на превозното средство, 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[34] относно работното време, в която са установени основни изисквания за организацията на работното време на работещите във всички сектори. Освен това в член 31 от Хартата на основните права на Европейския съюз обаче се съдържат разпоредби относно работното време и условията на труд, които трябва да бъдат спазвани, когато се прилага законодателството на ЕС. Редица основни защитни разпоредби на общата Директива за работното време, включително правилата за годишен отпуск и безплатна оценка на здравословното състояние за полагащите нощен труд работници, са приложими и за транспортните работници в сектора на автомобилния транспорт.

3. Представяне и качество на националните доклади

Що се отнася до предходния отчетен период, на държавите членки бе предоставен общ формат на докладване, изготвен от Комисията[35], с който да се улесни процедурата по докладване и да се намали административната тежест. Пет държави членки[36] не предоставиха информация относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО. Качеството на информацията, предоставена от другите държави членки, се различава значително, като редица държави членки предоставиха недостатъчна и непълна информация[37]. Някои държави членки обясниха, че не са настъпили промени между двата отчетни периода. Независимо от това в докладите, представени от значителен брой държави членки, липсват актуални статистически данни относно проверките и нарушенията. Най-пълните доклади обикновено включват информация за институционалната организация, предизвикателствата пред изпълнението и някои количествени данни. Независимо от това поради значителния брой подадени доклади с непълна информация

[34] 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).
[35] Решение за изпълнение (ЕС) 2017/1013 на Комисията от 30 март 2017 г. за изготвяне на стандартния отчетен формуляр, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета: ОВ L 153 от 16.6.2017 г., стр. 28
[36] Белгия, Гърция, Испания, Латвия и Хърватия
[37] България, Дания, Унгария, Италия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Португалия, Румъния и Обединеното кралство

резултатите от този анализ не могат да се разглеждат като представителни за целия Европейски съюз. През следващия отчетен период от държавите членки се очаква да положат допълнителни усилиявъв връзка с информацията относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО, която следва да позволи извършването на по-цялостна оценка. Комисията може да реши да предприеме правни действия срещу държави членки, които не спазват изискването за предоставяне на информацията, посочена в решението на Комисията за изготвяне на отчетен формуляр[38].

4. Аспекти на изпълнението в държавите членки

Нито една от държавите членки, които са представили доклад, не е посочила промяна в законодателството за прилагане на Директива 2002/15/ЕО през периода 2015—2016 г. Като цяло в повечето държави членки последните изменения на националното законодателство са били свързани с включването на самостоятелно заетите водачи в обхвата на националното им законодателство относно работното време в сектора на автомобилния транспорт и те вече са докладвани в доклада за периода 2013—2014 г.

Не може да бъде установена тенденция по отношение на въпроси, свързани с прилагането на Директива 2002/15/ЕО. Те по-скоро се отнасят до националния контекст и специфичните проблеми, възникващи в някои държави членки. Например в своя доклад Италия посочва въпроси, свързани с необходимостта от разясняване на някои определения, установени в Директивата. Те се отнасят до „времето, отдадено на всички дейности в областта на автомобилния превоз“ и „периодите, през които мобилният работник не разполага свободно с времето си“. В Чешката република нов модел на работа, при който един служител (водач) работи за двама работодатели (транспортни предприятия), породи трудности при прилагането на Директивата. В действителност подобни практики се отбелязват като трудни за доказване, тъй като само транспортни предприятия, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, са длъжни да поискат копие от документацията за работното време от друг работодател.

По отношение на мониторинга на прилагането на Директивата няколко държави членки[39] изтъкнаха значението на предоставянето на консултации и насоки на сектора за това как да се спазват сложните социални разпоредби в автомобилния транспорт. Например Литва посочи, че за работодателите се издават насоки относно изискванията и инструкциите. По същия начин ирландските органи използват поетапен подход, който съчетава съвети и насоки и използване на официални указания, преди да се премине към действия от страна на прокуратурата. В Швеция по време на инспекциите органите се опитват да установят диалог с работодателя или самостоятелно заетия водач, за да се уверят, че те разбират правилата и предприемат необходимите мерки, за да ги следват. Словакия счете този подход за ценен и съобщи, че положението по

[38] C(2017) 1927 final

39 Ирландия, Литва, Словакия и Швеция

отношение на обучението и познаването на правото от страна на водачите и работодателите се е подобрило в сравнение с предходните години.

И накрая, по отношение на съдебното тълкуване от националните съдилища никоя от държавите членки не е докладвала за важни решения на национални съдилища относно тълкуването на Директива 2002/15/ЕО през периода 2015—2016 г.

4.1.Нарушения на разпоредбите за работното време

Някои държави членки [40] информираха за възможността при установяване на нарушението като начало да се изисква неговото отстраняване в рамките на определен период от време. В случаите, когато пропускът не бъде отстранен, правоприлагащите органи ще наложат съответните санкции. Те се състоят в откриване на административни производства в Австрия и Словакия и/или налагане на глоба в Естония и Финландия.

Само осем държави членки[41] предоставиха количествени данни относно установените нарушения, като този брой дори е по-малък от броя през последния отчетен период, когато десет държави членки предоставиха тази информация. Недостатъчният брой данни не позволява да се направят изводи за целия ЕС. Поради това всички държави членки се приканват да включат тези данни в следващите доклади.

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

Само десет държави членки ясно посочиха, че заинтересованите страни са били консултирани в рамките на настоящата процедура по докладване[42]. Този брой остава постоянен в сравнение с последния доклад, но все още е нисък в сравнение с предходните години[43]. Във всички държави членки тази консултация се състояла в получаването на мненията на представителите на работодателите и професионалните съюзи. В шест от десетте държави членки са проведени консултации със социалните партньори, но техните становища не са обособени в отделен раздел на доклада[44]. Те са по-скоро включени в документа като цяло или в няколко случая в доклада се посочва само, че социалните партньори не са представили становища. Това прави невъзможен по-нататъшния анализ на становищата на социалните партньори, тъй като отговорите им не представляват представителна извадка[45]. Комисията би искала да напомни на

40 Австрия, Естония, Финландия, Словакия
41 Австрия, Кипър, Чешката република, Финландия, Франция, Ирландия, Люксембург и Полша
[42] Кипър, Естония, Финландия, Франция, Ирландия, Италия, Литва, Полша, Словения и Словакия
[43] Десет държави членки са провели консултации със заинтересованите страни за последния отчетен период, а 16 — за отчетния период 2011—2012 г.
[44] Кипър, Естония, Финландия, Франция, Литва, Полша,
[45] Ирландия, Италия, Словения и Словакия

държавите членки, че в член 13, параграф 1 от Директива 2002/15/ЕО от тях се изисква да докладват и становищата на социалните партньори.

IV. Заключения

През периода 2015—2016 г. всички държави членки[46], освен три, са достигнали минималната прагова стойност на работните дни, които трябва да бъдат проверени. Най-голям дял от проверените работни дни все още се постига по време на проверките на пътя и въпреки че делът на проверките в помещенията се увеличава, само шест от 28 държави членки са достигнали необходимото разпределение от поне 50 % проверки в помещенията и поне 30 % проверки на пътя.

Данните, предоставени от държавите членки за настоящия отчетен период, потвърждават тенденцията на непрекъснато намаляване на броя на проверените работни дни. За периода 2015—2016 г. това може да се обясни основно със значителното намаляване на работните дни, проверени във Франция, Германия и Румъния. Това доведе и до леко понижаване на средния брой на работните дни, проверени на равнище ЕС.

Въпреки че броят на проверените работни дни рязко е намалял, броят на установените нарушения леко се е увеличил. Увеличението се дължи до голяма степен на по-голям брой нарушения, установени в една държава членка[47], но също така може да означава, че проверките са станали по-ефективни като цяло. За разлика от проверките на пътя, процентът на установените нарушения в помещенията се е увеличил и е два пъти по-висок от този при проверките на пътя. Процентът на установените нарушения по проверено транспортно предприятие се е утроил. Това може да е вследствие на комбинирания ефект от по-ефективно правоприлагане и по-голям брой извършени нарушения.

Процентът на установените нарушения варира значително в целия ЕС, като само малка група от държави членки[48] са докладвали над две трети от установените в ЕС нарушения. Струва си да се подчертае, че някои държави членки, които имат много ниски проценти на установени нарушения, са сред първите седем държави членки с най-висок процент на проверени работни дни.

Делът на различните видове нарушения остава сходен в сравнение с последния отчетен период. Има обаче две събития, които трябва да се отбележат: броят нарушения, установени във връзка с манипулиране на тахографа, се е увеличил в сравнение с другите видове нарушения, установени на пътя, а проверките в помещенията показват, че е налице значително увеличение на нарушенията, свързани със записите за времето на управление, които са непълни или неточни. Това може да означава, че предприятията и/или водачите изпитват затруднения при съхраняването на

[46] Гърция, Малта и Нидерландия.
[47] Латвия
[48] Германия, Полша, Австрия, Латвия и Италия.

съответните данни по подходящ начин. Правоприлагащите органи също така съобщиха, че значително по-ниските глоби за липсващи записи за времето на управление в сравнение с глобите за прекомерно време на управление или недостатъчни периоди на почивка биха могли да насърчат водачите и операторите да крият записите, които биха могли да разкрият нарушения, водещи до по-високи санкции. Влизането в сила на Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията на 1 януари 2017 г. по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза[49] може да възпрепятства промените, тъй като липсващите записи за времето на управление се класифицират като много тежко нарушение и това следва да доведе до глоби, които са пропорционални на тежестта.

Увеличаването на нарушенията, установени във връзка със злоупотреба и манипулиране на тахографа, също така показва, че е необходимо да се разработи възможно най-скоро по-устойчива на манипулиране версия на контролните уреди за регистриране на данните за движението, а именно интелигентния тахограф, който ще стане задължителен за новите превозни средства от 15 юни 2019 г. Интелигентният тахограф ще има нов набор от способности за комуникация, които са по-усъвършенствани от съществуващия цифров тахограф, като например определяне на географското местоположение чрез сателит или съобщителни системи с малък обсег на действие за предаване на информация към правоприлагащите органи.

По отношение на съвместните проверки 15 държави членки [50] са изпълнили изискването за шест съвместни проверки годишно, като този брой е сходен с констатациите от последния доклад. Като цяло държавите членки подчертаха, че съвместните проверки са ценен начин за споделяне, поддържане и подобряване на експертния опит и знанията. Ето защо Комисията насърчава държавите членки да увеличат допълнително усилията си за подобряване на международното сътрудничество. В предложението на Комисията, внесено като част от първия пакет за мобилност, се предвижда засилване на административното сътрудничество между държавите членки, което също така следва да доведе до по-добър обмен на най-добри практики и експертни знания в областта на правоприлагането. Това включва предложение за по-структуриран и редовен обмен на данни и информация между националните правоприлагащи органи относно практиките за правоприлагане и проверка на съответствието на операторите, които извършват трансгранични операции. Сътрудничеството между правоприлагащите органи и съвместните инспекции също така са включени в задачите на новопредложения Европейски орган по труда, който следва да спомогне за координирането на усилията на държавите членки в тази област.

[49] Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 74, 19.3.2016 г., стр. 8.

[50] Австрия, Чешката република, Германия, Франция, Унгария, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Румъния, Словакия, Испания, Швеция и Обединеното кралство.

Що се отнася до прилагането на Директива 2002/15/ЕО относно работното време в сектора на автомобилния транспорт, непълнотата на получените национални доклади не позволи извършването на задълбочен анализ. Комисията би искала да подчертае значението на настоящата процедура по докладване и че могат да бъдат предприети съдебни действия срещу държавите членки за неспазване на изискването за предоставяне на информацията, посочена в решението на Комисията за създаване на отчетен формуляр[51]. Като цяло държавите членки не докладваха за промени във връзка с изменения на законодателството им относно работното време в сектора на автомобилния транспорт, нито за съдебни решения по тези въпроси. Някои държави членки подчертаха значението на предоставянето на насоки на работодателите и самостоятелно заетите водачи по време на инспекциите, за да се постигне по-добро спазване. Само няколко държави членки предоставиха становища на социалните партньори като част от настоящия доклад и само много малък брой от тях предоставиха количествени данни относно проверките и нарушенията, свързани с работното време в сектора на автомобилния транспорт. Поради това не беше възможно да се направят общи изводи за тези аспекти за периода 2015—2016 г. на равнище ЕС.

[51] C(2017) 1927 final