ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.4.2014 г.
COM(2014) 222 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно състоянието на пазара на Съюза в областта на автомобилния транспорт

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно състоянието на пазара на Съюза в областта на автомобилния транспорт

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съгласно член 17, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 относно достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари[1]:

„До края на 2013 г. Комисията изготвя доклад относно състоянието на пазара на Общността в областта на автомобилния транспорт. Докладът съдържа анализ на пазарната конюнктура, включително оценка на ефективността на контрола и развитието на условията за наемане на работа в професията, както и преценка дали хармонизирането на правилата, *inter alia*, в областта на изпълнението, таксите за ползване на пътища, както и на социалното законодателство и законодателството в областта на безопасността се е развило до степен, която позволява да се разгледа възможността за по-нататъшно отваряне на вътрешните пазари на автомобилен транспорт, включително в сектора на каботажните превози.“

С настоящия доклад се отговаря на това искане. Докладът събира на едно място доказателства от няколко проучвания[2] и използва статистически данни за автомобилни превози на товари, събрани от Евростат[3], както и информация относно прилагането на социалните правила[4] в областта на автомобилните превози на товари, събрана от държавите членки. Освен това в доклада се използват данни от доклада на групата на високо равнище относно развитието на пазара на автомобилни превози на товари в ЕС от 19 юни 2012 г.[5] В допълнение към това в него се отчитат резултатите от широкообхватната консултация със заинтересованите страни, която бе проведена преди и след изготвянето на доклада на групата на високо равнище. На последно място

---

1 Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари, ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72—87.

2 По-специално „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union“ („*Събиране и анализ на данни относно структурата на сектора за автомобилни превози на товари в Европейския съюз*“) (AECOM, 2013 г.); „Развитие и реализиране на каботажните автомобилни превози“ (Европейски парламент, 2013 г.); „Такси и данъци за *автомобилни превози на товари. Обобщен* анализ и таблици с данни за периода 1998—2012 г.“ (ОИСР, 2013 г.); „Социални условия и условия на труд за автомобилните превозвачи на товари“) (Европейски парламент, 2013 г.).

3 Поради причини, свързани с наличието на данни, в настоящия доклад се обсъждат развитията на пазара на автомобилни превози на товари в ЕС само до 2012 г. Поради това целият документ се отнася за ЕС-27.

4 Т.е. Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на времето за управление, почивките в работно време и извън него на професионалните водачи на пътни превозни средства; Директива 2006/22/ЕО по отношение на минималните условия за изпълнение на тези правила; Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно контролните уреди и Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт.

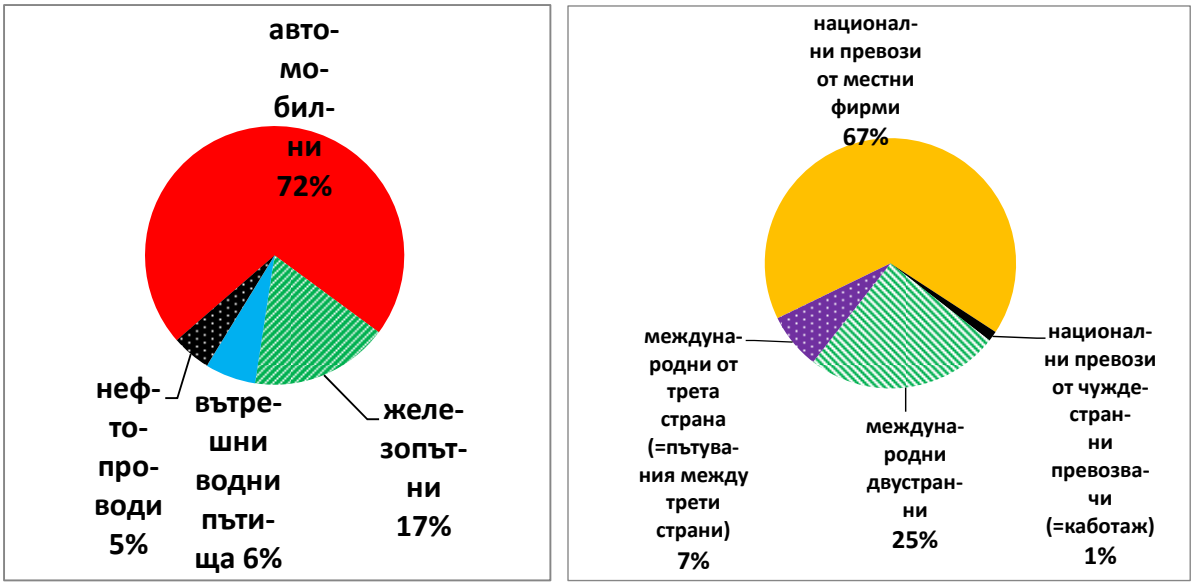
5 Доклад на групата на високо равнище относно развитието на пазара на автомобилни превози на товари в ЕС, председателствана от проф. Bayliss, юни 2012 г.

докладът следва установената от Комисията нужда от преразглеждане на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009 в рамките на програмата REFIT[6].

2. РАЗВИТИЕ НА ПАЗАРА НА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ

2.1. Дейности по автомобилни превози на товари

Автомобилните превози на товари са основният вид вътрешен транспорт в ЕС, като представляват над 70 % от всички дейности по вътрешен транспорт, както е показано на фигура 1. Делът на автомобилните превози от общия обем на вътрешния транспорт на товари се запази относително стабилен през последното десетилетие.



Фигури 1 и 2: Видове превози в рамките на вътрешния транспорт на товари в ЕС-27 през 2012 г. (вляво); автомобилни превози на товари в ЕС-27 през 2012 г. по вид транспорт (вдясно). Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

През 2012 г. автомобилните превози в ЕС-27 са генерирали почти 1 700 млрд. тонкилометра, с около 4 % по-малко в сравнение с 2004 г. и с почти 13 % по-малко в сравнение с 2007 г., когато бяха отчетени максималните стойности.

Националните транспортни операции, извършвани от регистрирани в държавата превозни средства, представляват около две трети от всички транспортни дейности. Националните транспортни операции, извършени от превозни средства, регистрирани в друга държава членка (тоест каботажни превози), представляват едва малко над 1 % от общите транспортни дейности. Делът на международните транспортни операции се увеличи през последното десетилетие от 30 % от всички дейности по автомобилни превози на товари през 2004 г. на 33 % през 2012 г. Това показва все по-интегриран единен пазар в ЕС. Четири пети от всички международни транспортни дейности са извършени от превозни средства, регистрирани или в държавата членка на товарене, или в държавата членка на разтоварване. Една пета е извършена от превозни средства,

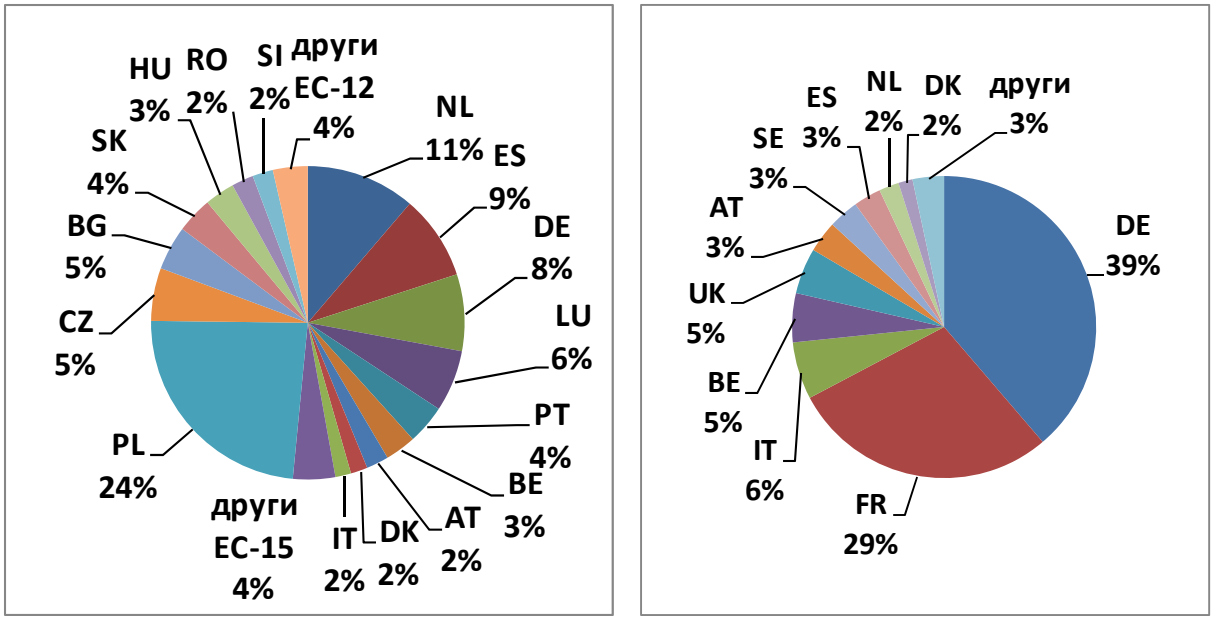
[6] Пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT): резултати и следващи стъпки, COM(2013) 685 final.

регистрирани в трета държава (т.е. пътувания между трети страни) в сравнение с около една осма през 2004 г. Делът на пътуванията между трети страни от всички дейности по автомобилен превоз на товари се е увеличила от 4 на 7 % между 2004 и 2012 г. (вж. също така фигура 2 по-горе).

Със своя ръст от над 80 % между 2004 и 2012 г. пътуванията между трети страни представляват сегментът с най-силен растеж на пазара на автомобилни превози на товари. Той се облагодетелства от факта, че международните транспортни дейности са напълно либерализирани в рамките на ЕС. Каботажните превози също са се увеличили (с около 50 %), но продължават да бъдат на сравнително ниско равнище. В Регламент (ЕО) № 1072/2009 каботажът се определя като „вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка“. Въведено е ограничение за три каботажни превоза в рамките на седем дни след извършването на международен превоз. Значителното увеличение на каботажните превози отчасти се дължи на факта, че през 2009 и 2012 г. бяха премахнати специалните преходни ограничения за превозвачите от повечето държави, които се присъединиха към ЕС съответно през 2004 и 2007 г.

Както е видно от фигури 3 и 4, в абсолютно изражение превозвачите от ЕС-15[7] продължават да извършват по-голямата част от всички каботажни превози (51 %), най-вече в съседни държави членки на държавата членка, където е регистрирано превозното средство. Най-важните пазари на каботажни превози са централно разположените големи транспортни пазари (Германия, Франция). В седем от първите десет приемащи държави членки за каботажни превози по-голямата част от тези превози се извършват от превозни средства, регистрирани в държава от ЕС-15. При превозвачите от ЕС-12 се наблюдава тенденция да се извършват относително повече транспортни дейности извън техните вътрешни пазари, тъй като техните национални пазари на автомобилни превози на товари са доста малки. Само във Франция се извършват повече национални автомобилни превози на товари отколкото във всички 12 държави членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г., взети заедно.

[7] „ЕС-15“ означава държавите, станали членки на ЕС преди 1 май 2004 г.; държавите членки, които станаха членки на ЕС през 2004 и 2007 г., са включени в „ЕС-12“.



Фигури 3 и 4: Каботажни превози в ЕС през 2012 г. по произход на превозното средство (вляво) и по приемаща държава (вдясно). Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

Около 15 % от всички дейности по автомобилни превозни на товари през 2012 г. са представлявали превоз за собствена сметка, а останалите 85 % са били за чужда сметка или срещу възнаграждение. Транспортните дейности за чужда сметка или срещу възнаграждение представляват дейностите, които се извършват в сектора на автомобилните превози в ЕС, както е определен в статистическите данни за стопанска дейност, докато превозът за собствена сметка е бил извършван от други икономически сектори за техни собствени цели. Операциите за собствена сметка са по-важни в рамките на националния транспорт, отколкото в международния транспорт.

По правило операциите за собствена сметка не са достъпни за оператори, които извършват каботажни превози или пътувания между трети страни. В този контекст се отчитат само операции за чужда сметка или срещу възнаграждение. Поради това процентът на проникване на каботажните превози отчита само пазарния сегмент за превози за чужда сметка или срещу възнаграждение. Данните от Евростат показват, че чуждестранните превозни средства са представлявали 2,5 % от общия национален пазар за превози за чужда сметка или срещу възнаграждение в ЕС-27 през 2012 г., докато превозните средства с национална регистрация са извършили останалите 97,5 %.

Макар че се предполага, че нивата на каботажните превози в данните на Евростат са по-ниски от реалните, докладите на държавите членки за прилагането не показват високи нива на неотчетени каботажни превози (вж. раздел 4.2). Освен това статистическите данни на Евростат са най-всеобхватните и съпоставими налични данни, тъй като те представляват резултат от официално събиране на данни, извършено от националните статистически служби и докладвано на Евростат в съответствие с договорени стандарти.

2.2. Структура на дружествата и заетост

Пазарът на автомобилните превози на товари в ЕС се състои от около 600 000 предимно малки предприятия, със средно четирима служители на дружество. Този брой остана относително стабилен през последните години, като 80 % от дружествата имат под 10 служители и 99 % от дружествата имат под 50 служители. През 2011 г. в сектора на автомобилните превози на товари са били заети около три милиона души. Следва да се отбележи, че тези цифри обхващат само дружествата и лица, които извършват дейност в сектора на автомобилните превози на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, като не се включват извършващите превози за собствена сметка. Дългосрочна тенденция показва, че спедиторите и дружествата, предоставящи цялостни логистични услуги (тоест лица или дружества, които организират превози в полза на трета страна), изпълняват все по-голяма роля при организирането на такива превози.

По време на икономическата криза маржовете на печалба се свиха както в рамките на логистичния сектор, така и в сектора на автомобилните превози на товари. Дейностите с по-малка рентабилност все по-често се възлагат на малки предприятия в ролята на подизпълнители, което увеличава броя на връзките в логистичната верига[8]. Много транспортни дружества се считат за уязвими от гледна точка на тяхното финансово състояние (до една трета от френските дружества за автомобилни превози на товари според Banque de France[9]).

При все това относително малките пречки за създаване на транспортно дружество означават, че дружествата, които напускат пазара, редовно навлизат отново или се заменят от нови предприятия. Въпреки неблагоприятната икономическа обстановка, броят на лицензите на Общността, издадени например в Испания, се увеличи между 2010 и 2012 г. (от близо 26 000 към края на 2010 г. на над 27 000 към края на 2012 г.). Това показва устойчивия характер на сектора, който изглежда се приспособява бързо към промени и икономически развития.

Някои заинтересовани страни[10] заявиха, че конкуренцията, която се създава от превозвачи от държави членки с по-ниска разходна основа, извършващи дейност на вътрешни пазари чрез каботажни превози, е довела до загуба на работни места. Това твърдение не се подкрепя от наличните данни относно заетостта в сектора. Заетостта в сектора на автомобилните превози на товари се е увеличила в периода 2005—2011 г., с известни понижения от 2009 до 2010 г. Макар че са необходими допълнителни проучвания на степента на загубата на работни места на равнище държави членки, предварителното заключение показва, че тези съкращения са свързани с икономическата криза в съчетание с високата средна възраст на водачите на превозни

---

8 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union („*Събиране и анализ на данни относно структурата на сектора на автомобилните превози на товари в Европейския съюз*“), AECOM, 2013 г.

9 Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012 г.

10 Например ETF (Европейска федерация на транспортните работници), DTL (Датска транспортна и логистична асоциация) и FNTR (Френска национална федерация за автомобилен транспорт).

средства. През 2011 г. заетостта в сектора на автомобилните превозни на товари в ЕС-27 отново достигна нивата от преди кризата. Поради това няма обективни доказателства, които да показват, че каботажните превози, които представляват много малък процент от вътрешния транспорт, са оказали значимо въздействие върху работните места за водачи на камиони.

2.3. Развития по отношение на производителността

2.3.1. Производителност на труда

Както е видно от таблица 1, производителността на труда в сектора на сухопътния транспорт е по-ниска от средната производителност за икономиката като цяло и е най-ниската от всички видове транспорт. В допълнение към това тя е единственият вид транспорт, в който производителността на труда се понижава. Ще бъде необходима по-подробна информация относно нивата на производителността в сектора на автомобилните превози на товари. Освен това са необходими допълнителни проучвания, за да се определи въздействието на конкуренцията върху нивата на производителност на труда в сектора на автомобилните превози на товари. Проучванията, извършени в различни сектори, показват, че в по-широкообхватната икономика производителността на труда е по-висока в сегментите, отворени за международна конкуренция (в този случай международния транспорт), отколкото в сегментите, които като цяло са затворени за международна конкуренция (в този случай националния транспорт). Нивата на производителност могат да бъдат с до 15 % по-ниски в сектори, които не са отворени за международна конкуренция[11]. Поради това може да се очаква отварянето на националните пазари на автомобилни превози на товари за международна конкуренция да доведе до подобни увеличения в производителността.

Повечето държави членки отчетоха спад в производителността след икономическата криза. Това съответства на развитията в икономиката на ЕС през този период. В условията на икономическа криза икономическата продукция намалява по-бързо от заетостта, което води до спад в производителността. По отношение на икономиката на ЕС като цяло бе отчетено много слабо увеличение на производителността с 0,6 % в периода 2008—11 г.[12] Продължават да съществуват ясно изразени разлики в нивата на производителността на труда между държавите членки, които следват разлики в ценовите равнища в тези държави членки.

---

[11] Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013 г.

[12] „Заетост и социално развитие в Европа“, 2012 г., Европейска комисия.

		Сухопътен транспорт	Воден транспорт	Въздушен транспорт	Складиране, помощни дейности	Транспортен сектор	Общо за икономиката
Производителност на труда, 2010 г.	**EUR за заето лице**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Среден годишен ръст на производителността на труда, 2001/2010 г.	**%**	- 0,2	+ 7,5	+ 3,2	+ 1,2	+ 1,0	+ 0,9

Таблица 1: Производителност на труда в транспортния сектор и общо в икономиката. Източник: Евростат, национални сметки и структурна стопанска статистика.

2.3.2. Производителност на превозните средства

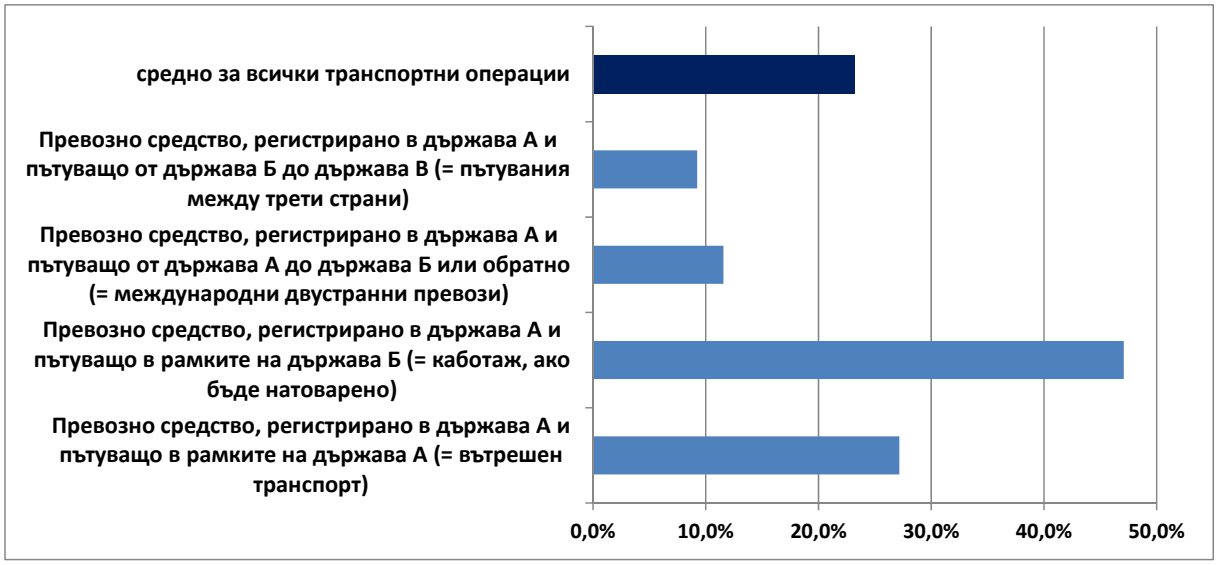
Наличието на известен брой празни курсове представлява неизбежна част от автомобилните превози на товари поради дисбаланс в транспортните потоци и логистичните практики. Предвид нежелателните ефекти от празните курсове по отношение на потреблението на гориво, емисиите на CO_2 и разходите, такива курсове следва да се намалят във възможно най-голяма степен. Нивата на празните курсове се понижиха леко през последните години благодарение на бавно повишаващата се ефективност в организацията на транспортните дейности. Независимо от това през 2012 г. почти една четвърт (23,2 %) от общия брой автомобил-километри на тежкотоварните превозни средства в ЕС са включвали празно превозно средство[13]. Въпреки че няма надеждни статистически доказателства за нивото на натоварване на другите превозни средства, може да се очаква, че частично натоварените превозни средства също са често срещани.

Нивата на празните курсове остават високи в рамките на националните транспортни дейности. Процентът на празните курсове за местни превозвачи, които извършват национални превози, е малко над 25 %. При все това при чуждестранни камиони, които извършват национални превози в държава членка, различна от държавата, в която са регистрирани, този процент е близо 50 %. Специализираните превозни средства (например за охладени стоки, превозвани в хладилни камиони, течности, превозвани в цистерни, или отпадъци, превозвани в превозни средства за събиране на отпадъци) често са частично натоварени или празни, защото е трудно да се намерят специализирани пратки за обратните курсове за. При все това каботажните курсове обикновено включват общи стоки, които се превозват в покрити с покривала ремаркета или контейнери. Поради това високото ниво на празни курсове най-вероятно не се

[13] В настоящия раздел се използват стойности, събрани от Евростат, но измерването на коефициентите на натоварване на автомобилните превозни средства може да се различава в зависимост от вида на превозния товар. Коефициентите на натоварване също така са ограничени от външни фактори като максимална маса и размери на превозното средство. Вж. също така: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013 г.

дължи на трудността да се намерят товари за обратните курсове, каквито се намират по-лесно при общите превози. Следователно транспортните оператори изглежда са засегнати от ограниченията, приложими по отношение на каботажните превози, и не са в състояние да организират по ефикасен начин своите транспортни операции.

Анализ на нивата на празните курсове в различни пазарни сегменти показва, че в сегментите, които са изложени на конкуренция, а именно международния транспорт (пътувания между трети страни и двустранен международен превоз на товари), се наблюдават много по-ниски нива на празни курсове[14] в сравнение със сегментите, които все още подлежат на оперативни ограничения, както е показано на фигура 5.



Фигура 5: Дял на празните автомобил-километри от общите автомобил-километри по вид транспорт през 2012 г. Въз основа на данни от 21 от 27-те държави в ЕС през 2012 г. (няма налични данни от Белгия, Италия, Кипър, Малта, Румъния и Обединеното кралство). Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

Положителното въздействие от отварянето на пазара върху нивата на натоварване също така се демонстрира от ефекта от премахването на ограниченията за достъп на превозвачи от държавите членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г. Когато ограниченията на каботажните превози, наложени на тези превозвачи, бяха премахнати през 2009 и 2012 г., техният дял на празни автомобил-километри при каботажни превози намаля значително (вж. фигура 6 по-долу). При все това Регламент (ЕО) № 1072/2009 изглежда не е оказал положително въздействие върху общите нива на празните курсове при каботажните превози. Преди приемането на Регламент (ЕО) № 1072/2009 в няколко държави членки съществуваха по-толерантни разпоредби[15].

---

14 Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010 г.).

15 Италия позволи на превозвачите на извършват каботажни превози на нейна територия в рамките на до 15 дни месечно, включително не повече от пет последователни дни в който и да е момент. Обединеното кралство прие тълкуване на каботажните дейности като „временна“ дейност, съгласно която превозвачът трябва да е в състояние да докаже, че неговото превозно средство

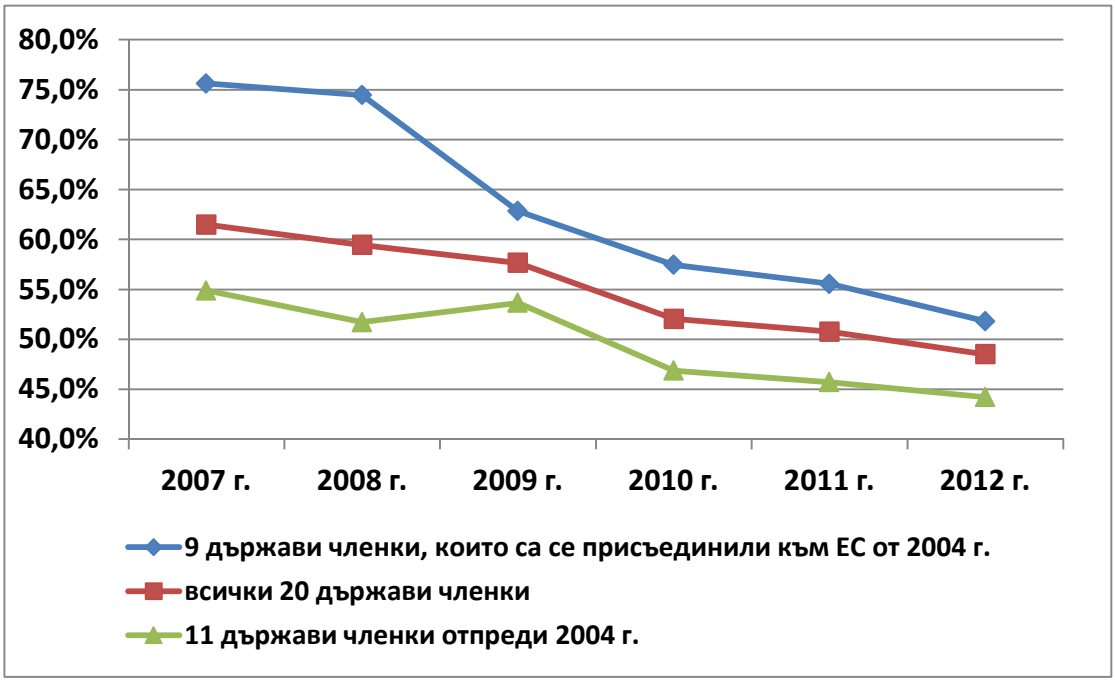
След влизането в сила на разпоредбите за каботажни превози на Регламент (ЕО) № 1072/2009 през май 2010 г., общото ниво на празните курсове при пътувания в други страни започна да се понижава значително по-бавно от преди и остава почти два пъти по-високо от нивото при местните превозни средства в рамките на националния транспорт. Макар че трябва да се отчетат и други развития като икономическата криза, това би могло да означава, че настоящите ограничения за каботажните превози не позволяват на превозвачите да повишат допълнително своята ефикасност. Поради това е основателно да се очаква, че допълнителното отваряне на пазара може да намали нивата на празните курсове в рамките на вътрешния транспорт. Независимо от това потенциалът за намаляване на нивата на празните курсове следва да се оцени във връзка с риска от предизивикано търсене на автомобилен транспорт, който може да възникне, ако увеличаването на предлагането на автомобилен транспорт доведе до спад в цените на автомобилния транспорт[16]. В такива случаи транспортните сектори на държавите членки с по-високи равнища на разходите могат да бъдат засегнати по-силно, включително посредством евентуална промяна в начина на транспорт. Независимо от това следва да се отбележи, че спад в цените на автомобилния транспорт ще донесе полза на ползвателите на транспортни услуги и на потребителите[17].

Други фактори могат да помогнат за намаляване на емисиите на CO2 и за подобряване на горивната ефективност на превозните средства, включително разработването на методики за измерване на потреблението на гориво и CO2 като методиката, която ще бъде представена от Комисията в предстоящото съобщение относно стратегия за намаляване на потреблението на гориво и на емисиите на CO2 от тежкотоварните превозни средства.

напуска територията на държавата поне веднъж в месеца. През 1998 г. Гърция определи времеви лимит за каботажни превози от два месеца годишно, който през 2000 г. бе заменен от циркулярно писмо, с което бяха премахнати всички времеви ограничения на каботажните превози и вместо това като основа бе използвано определение за тези дейности като дейности, които не са постоянни, чести, редовни или непрекъснати. В допълнение към определени други условия, превозните средства трябва да напускат гръцката територия поне веднъж месечно. Опитът на Франция през 2002 г. да ограничи каботажните дейности до една седмица в който и да е момент бе отхвърлен от Комисията като непропорционален.

16 Информационен документ № 4/1, ASSIST — Оценка на социалните и икономическите въздействия от миналата и бъдещата устойчива транспортна политика в Европа.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013 г.



Фигура 6: Развитие на дела на празните автомобил-километри при пътувания в рамките на чужди държави между 2007 и 2012 г. по групи държави членки, в които е регистрирано превозното средство. Въз основа на данни от 20 от 27-те държави в ЕС през 2012 г. (няма налични данни от Белгия, Италия, Кипър, Люксембург, Малта, Румъния и Обединеното кралство). Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

3. РАЗВИТИЕ НА СТРУКТУРАТА НА РАЗХОДИТЕ В СЕКТОРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ

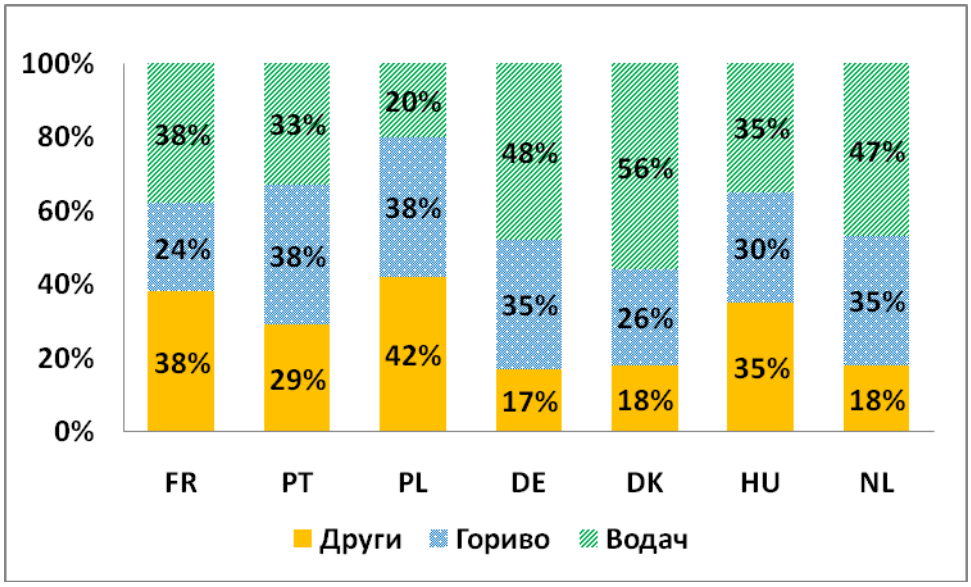
3.1. Движещи сили на разходите: преглед

Нивата на разходите представляват един от ключовите фактори за определяне на конкурентоспособността в сектора на автомобилните превози на товари. Други фактори включват специализация и качество на услугите. Макар че някои от тези разходи са тясно свързани с държавата членка на установяване (по-специално разходите за регистрация и поддръжка на превозното средство, данъчно облагане на дружествата, цена на капитала), други са променливи и зависят от държавата членка на операциите (такси за ползване на пътища или данъци върху горивата). Поради наличието на базирани на разстоянието квоти и национално законодателство, което в определени случаи може да доведе до съгласуване на надниците с минималните стандарти в държавата членка на операциите [18], разходите за труд могат до определена степен също да се причислят към тази категория. Заедно с горивата, трудът е една от двете основни движещи сили на разходите в сектора за автомобилни превози на товари. С оглед да се определи влиянието от евентуалното допълнително отваряне на пазара върху

[18] Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1—6; Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения (Рим I), ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6—16.

структурата на сектора за автомобилни превози на товари ще бъде полезно да се направи сравнение на структурата на разходите в отрасъла в целия ЕС. Хармонизирането на структурата и нивата на разходите не е нито цел на политиките на ЕС, нито е компетентност на ЕС. При все това бяха изразени мнения, че при отварянето на пазара може да се стигне до нежелани резултати, ако конкурентният натиск доведе до неспазване на социалните правила, например времето за управление и почивките, което на свой ред би създало риск за пътната безопасност. Този вид развитие ще бъде в разрез с целите на политиката на ЕС в областта на транспорта.

Структурите на разходите стават все по-сходни в целия сектор за автомобилни превози на товари. Относителното значение на двете основни движещи сили на разходите (разходи за труд и за гориво) вече достигна съпоставими нива навсякъде в ЕС. Докато разходите за труд през 2004 г. представляваха между 10 % и 30 % от общите разходи в държавите членки, които се присъединиха към ЕС през тази година, впоследствие те нараснаха до 20—40 % от разходите в тези държави членки. В абсолютно изражение разходите за труд в държавите членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г., остават по-ниски от тези в държавите от ЕС-15, но разликата постоянно намалява. Разликите в разходите, свързани с горивото, варират от 24 % до 38 % от общите разходи.



Фигура 7: Разбивка на разходите на превозвачи от подбрани държави членки. Източник: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union („*Събиране и анализ на данни относно структурата на сектора на автомобилните превози на товари в Европейския съюз*“), AECOM, 2013 г.

Освен това хармонизирането продължи в други области от компетентността на ЕС, като се оказва влияние върху оперативните разходи на предприятията за автомобилни превози на товари, например във връзка с пътните такси. Тези развития са описани по-подробно в раздел 6 от настоящия документ.

3.2. Развития в разходите за труд

Възнагражденията в сектора на автомобилните превози на товари обичайно се разделят на различни разходни елементи. Месечните заплати се определят съгласно минималната заплата или колективни споразумения[19]. Средните нива на заплатите варират в зависимост от извършвания вид транспорт (национален или международен), като ставките за международния транспорт са по-високи от тези за национален транспорт. В допълнение към тези вариации към определените нива на заплатите обикновено се добавят и други форми на възнаграждение, най-често дневни надбавки (дневни) и бонуси, базирани на разстоянието[20]. Поради значението на разходите за труд в структурата на оперативните разходи на превозвачите, разликите в нивата на заплатите могат да окажат въздействие върху стопанските практики в сектора. Дружествата могат да преместят своята дейност в държави членки с по-ниски разходи за труд. Ако се извършва в съответствие с изискванията за установяване, определени в Регламент (ЕО) № 1071/2009, практиката на преместване на дейността може да допринесе към трансграничните инвестиционни потоци и да укрепи интеграцията на транспортния пазар в ЕС. При все това определени случаи на преместване на дейността (например случаи, в които дейността се извършва изключително в държава членка, различна от държавата на регистрация) могат да бъдат знак за умишлено избягване на данъци и дължими такси за труд.

Въпреки че ситуацията на отделните пазари трябва да бъде оценена по-подробно, има признаци, че нивото на разликите в заплатите се понижава до такава степен, че се смекчава рискът от неправомерно поведение[21]. Независимо от това усилията за подобряване на правоприлагането трябва да продължат. Въпреки че различията остават, абсолютните нива на разходите за труд се увеличават по-бързо в държавите членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г. Ако се отчетат всички елементи на възнаграждението, заплатите на румънските водачи в международния транспорт изглежда достигат сходни нива с тези на испанските превозвачи (4—5 EUR/час)[22]. Тези развития са в съответствие със сближаването на средните нива на заплатите в ЕС, както е показано на фигура 8. В резултат на това разликите в нивата на заплатите в сектора на автомобилните превози на товари са съпоставими с разликите в средните нива на заплатите навсякъде в ЕС и в цялата икономика. Таблицата по-долу

---

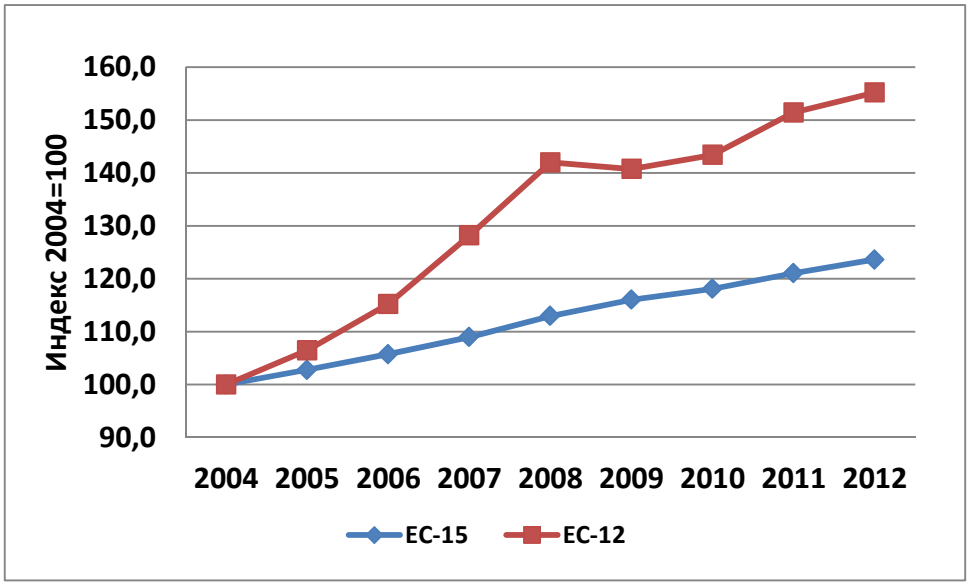
19 През юли 2013 г. 21 от 28-те държави членки на ЕС (всички без Дания, Германия, Италия, Кипър, Австрия, Финландия и Швеция) са имали национално законодателство, в което се определя минимална заплата въз основа на устав или национално междусекторно споразумение. В държавите членки, които не определят минимална заплата, са приети колективни споразумения, но тези споразумения могат да се прилагат само по отношение на определени предприятия (например към членовете на Търговската камара) и могат да се различават между отделните региони на съответната държава членка.

20 В съответствие с Регламент (ЕО) № 561/2006, базираните на разстояние надбавки са незаконни, ако са от такова естество, че могат да застрашат пътната безопасност.

21 Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28 януари 2014 г.

22 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union („*Събиране и анализ на данни относно структурата на сектора на автомобилните превози на товари в Европейския съюз*“), AECOM, 2013 г.

показва относителното увеличение на заплатите на работниците от ЕС-12 в сравнение с тези на работниците от ЕС-15.



Фигура 8: Развитие на индекса на разходите за труд в стопанската икономика в държавите членки от ЕС-15 и ЕС-12 от 2004 г. насам. Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

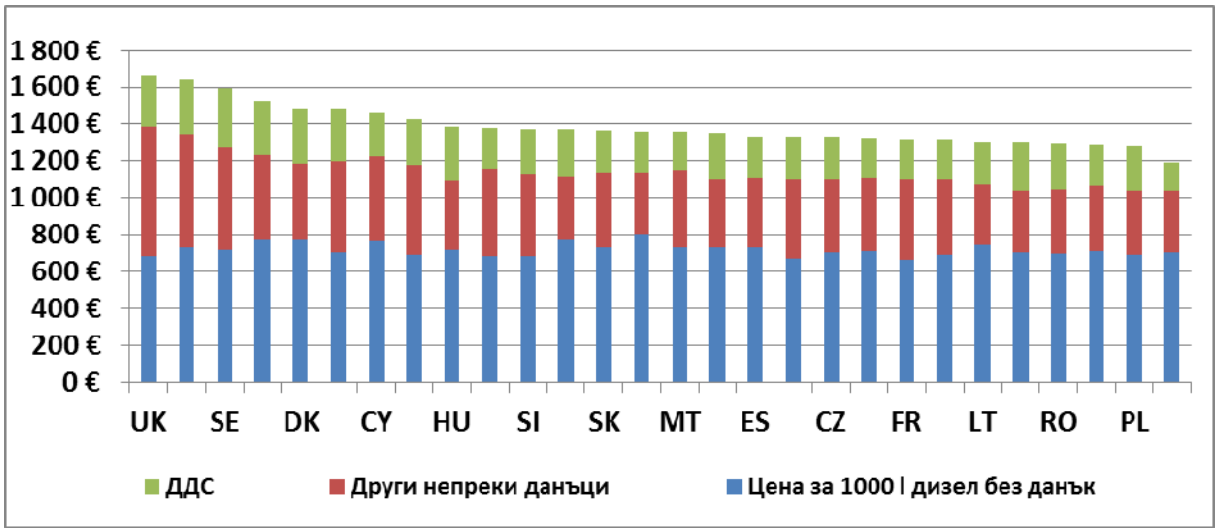
Както е показано по-горе, разликите в нивата на заплатите в сектора на автомобилните превози на товари остават сходни със средните разлики в заплатите между държавите членки в цялата икономка. При все това следва да се отбележи, че тези разлики могат да оказват по-голямо въздействие върху конкуренцията в този сектор поради мобилното естество на дейностите за автомобилния превоз на товари. За разлика от други сектори, транспортните услуги могат да се предоставят временно в други държави членки, като частично се запазват свързаните със заплащането условия на държавата членка по местоживеене. При все това съществува законодателство на ЕС, което в някои случаи може да повиши защитата на непостоянно пребиващите работници, които предоставят временно услуги в други държави членки. Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници[23] се прилага по отношение на водачите на превозни средства, ако те попадат в обхвата на директивата. В Регламент (ЕО) № 593/2008 относно приложимото право към договорните задължения[24] се установяват общите критерии за определяне на приложимото право по отношение на договорните задължения. В определени случаи правото, което обичайно се прилага по отношение на даден договор, може да не се използва и да бъде заменено от задължителните правила по смисъла на частното международно право, които се прилагат на мястото, където обичайно се полага трудът (член 8).

[23] Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги, ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.

[24] Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения (Рим I), ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6.

3.3. Развития в нивата на разходите за гориво

Разходите за гориво навсякъде в ЕС следват развитията в цените на суровия петрол на международните пазари и не варират прекомерно. Това отчасти се дължи на постепенното хармонизиране, което се осъществява в областта на данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията в Европейския съюз, което се урежда от разпоредбите на Директива 2003/96/ЕО на Съвета („Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти“)[25]. Структурата на акцизите върху горивата е хармонизирана: наред с другото, в директивата се установяват минимални нива на данъчно облагане на енергийните продукти, използвани като моторно гориво. При все това държавите членки могат сами да определят своите национални данъчни ставки както преценят за добре. Националните данъчни ставки се различават в отделните държави членки. Разходите за гориво са най-ниски в Люксембург, най-високи в Обединеното кралство.



Фигура 9: Типични разходи за дизелово гориво за 1 000 литра по държави членки (януари 2014 г.). Източник: Нефтен бюлетин на Обсерваторията на пазара, 2014 г., Европейска комисия, ГД „Енергетика“.

3.4. Други движещи сили на разходите

Освен тези две основни движещи сили на разходите, дружествата за автомобилни превози на товари трябва да заплащат и други такси, например:

– еднократни такси, свързани с установяването на предприятието (включително закупуване и регистрация на превозните средства);

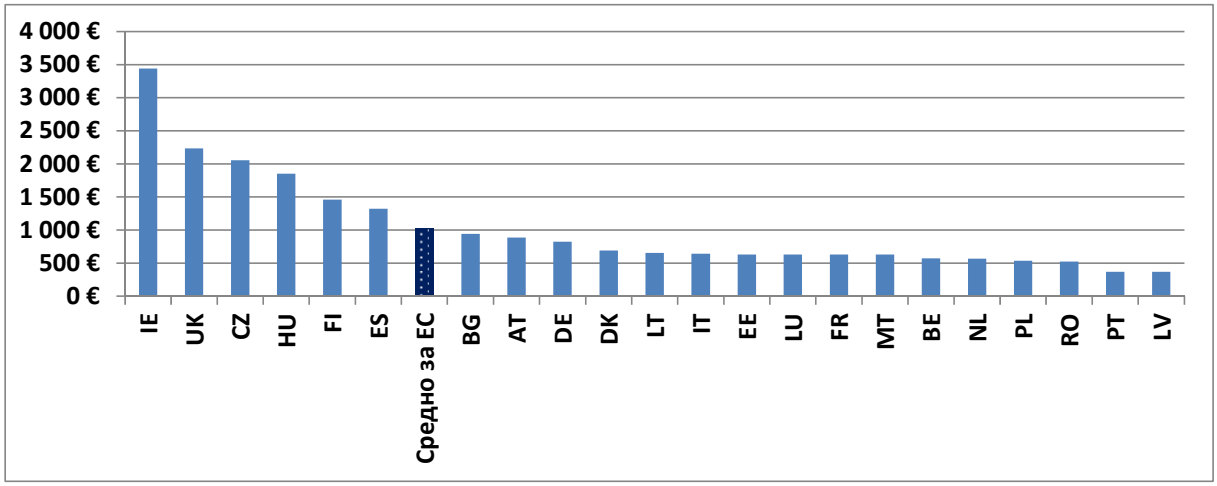
– периодично заплащане на данъци върху собствеността или за движението на превозните средства;

– данъци, свързани с използването на превозните средства (подоходен данък, пътни такси, базирани на време или разстояние).

[25] Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

Относителното ниво на тези такси може да окаже въздействие върху стопанското поведение. Значителните разлики в нивата на таксите биха могли да окуражат неправомерно преместване на дейността в други държави, което на свой ред да постави в неблагоприятно положение спазващите законите дружества. Макар че нивата на данъчното облагане и таксите продължават да се различават, има признаци, че нетната сума на платените такси за превозно средство вече достига сходни нива в целия ЕС.

Продължават да съществуват разлики в нивата на начисляваните разходи за установяване, регистрация на превозни средства и таксите за движението по пътищата. Таксите за установяване варират от еднократна такса в размер на около 40 EUR в Чешката република до над 1000 EUR в България[26]. Данъчното облагане на превозните средства (независимо дали става въпрос за данък за регистрация или собственост) също се различава в отделните държави членки. Разликите в нивата на таксите не следват разделението между ЕС-12 и ЕС-15, което се наблюдава при разходите за труд. Например годишните данъци върху превозните средства, показани на фигура 10 по-долу, варират между 1 и 10 пъти. Сред 10-те най-скъпи държави членки от гледна точка на годишните данъци върху превозните средства, три са от ЕС-12 (Чешката република, Унгария и България).

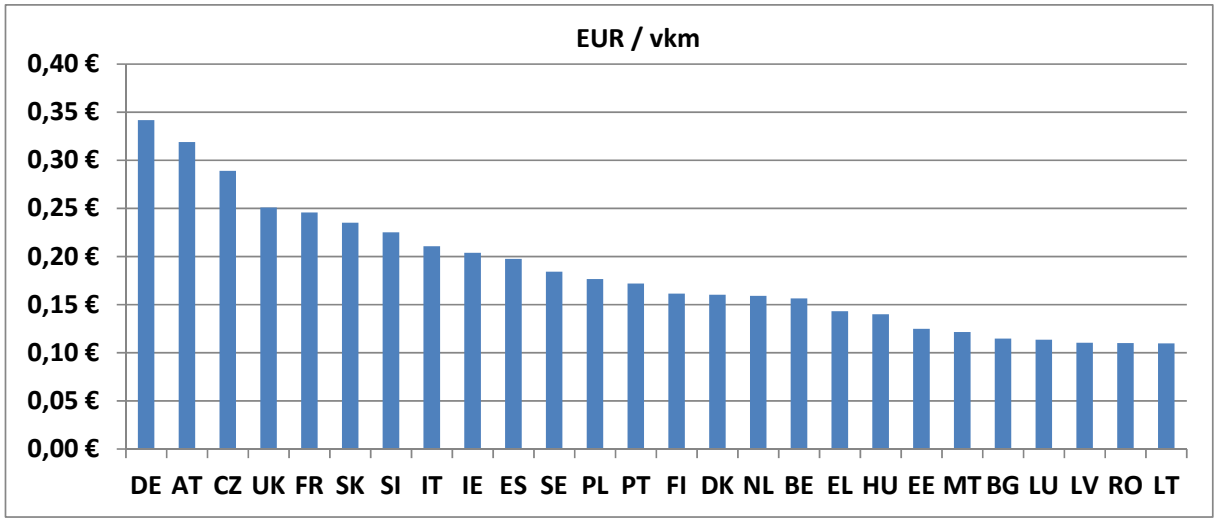


Фигура 10: Годишен данък върху превозните средства (EUR) за стандартна комбинация от седлови влекач с полуремарке (2012 г.), източник: Данъчен справочник на Европейската асоциация на производителите на автомобили (ACEA Tax Guide) от 2012 г.

Без да се извършва подробен анализ на нивата на разликите по отношение на всеки елемент от разходите, е интересно да се отбележи, че въпреки тези разлики средното ниво на данъците и таксите по вътрешните маршрути изглежда не варира значително между държавите членки. В съответствие с изчисленията на ОИСР, показани на фигура 10, нетната сума на заплащаните такси за автомобил-километри (vkm) са средно 0,18 EUR със сравнително малки разлики между държавите членки. Най-високите такси в

[26] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union („*Събиране и анализ на данни относно структурата на сектора на автомобилните превози на товари в Европейския съюз*“), AECOM, 2013 г.

ЕС се събират в Германия (0,34 EUR/vkm), а най-ниските — в България, Люксембург, Латвия, Литва и Румъния (0,11 EUR/vkm).



Фигура 11: Нетна сума на заплащаните такси за автомобил-километри (вътрешни превозвачи, 2012 г.). Източник: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012 („*Такси и данъци за автомобилни превози на товари. Обобщен анализ и таблици с данни за периода 1998—2012 г.*“), ОИСР, 2013 г.

Това може да се дължи отчасти на факта, че държавите членки използват във все по-голяма степен базирани на територията такси за ползване на пътища (независимо дали става въпрос за винетни или други пътни такси). От приемането и последващото преразглеждане на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили[27] насам, все по-голям брой държави членки въведоха схеми за таксуване за ползване на пътищата. В контекста на сближаването на структурите на разходите, върху превозвачите в ЕС ще се оказва все по-голям натиск да повишават своята ефикасност и качеството на своите услуги. Това повишаване ще бъде от полза за клиентите на сектора за автомобилни превози на товари, по-специално спедиторите и сектора за търговия на дребно, и чрез тях ще се повиши ефикасността и конкурентоспособността на икономиката на ЕС като цяло.

4. ПРИЛАГАНЕ НА РАЗПОРЕДБИТЕ ОТНОСНО ДОСТЪПА ДО ПАЗАРА НА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ

Регламенти (ЕО) № 1071/2009[28] и № 1072/2009 целят да осигурят на предприятията справедлив достъп до международния пазар на автомобилни превози на товари, включително като осигуряват допълнителни критерии за правоприлагащите органи, за да контролират спазването на разпоредбите. Необходимо е правилно прилагане на тези регламенти, за да се осигури, че дружествата, които извършват дейност на пазара на

[27] Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, изменена с Директива 2006/38/ЕО и с Директива 2011/76/ЕС.

[28] Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

автомобилни превози на товари, са надеждни и се конкурират при равни условия. Независимо от това прилагането на някои от разпоредбите остава проблемно. По-специално два аспекта представляват източник на затруднения за превозвачите и правоприлагащите органи: разпоредбите за стабилно и ефективно установяване в случая на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и разпоредбите за каботажни превози в случая на Регламент (ЕО) № 1072/2009.

4.1. Прилагане на Регламент (ЕО) № 1071/2009

Регламент (ЕО) № 1071/2009, свързан с достъпа до професията автомобилен превозвач, обедини няколко правни акта с цел да се опрости и допълни тяхното прилагане. Освен това с него бяха въведени допълнителни изисквания, по-специално критерий за стабилно и ефективно установяване на предприятия за автомобилни превози на товари, разпоредби за единен формат на лицензите на Общността, специфични изисквания за ръководителите в областта на превозите и повишено сътрудничество между държавите членки в областта на правоприлагането (по-специално чрез взаимното свързване на националните регистри на предприятията за автомобилни превози на товари, ERRU).

Тези промени допринесоха за допълнително хармонизиране, по-специално във връзка с форматите на лицензите на Общността. При все това остава още работа, за да се реализира изцяло прилагането на този регламент, по-специално чрез пълното свързване на ERRU. Прецизни доклади също така показват, че в някои държави членки продължават да съществуват „дружества — пощенски кутии“ (тоест дружества, „установени“ в дадена държава членка за данъчни цели, но които не извършват своите административни функции или търговски дейности в нея, в нарушение на член 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009). Тази практика е в разрез с намерението на законодателя. Такива практики се установяват от време на време[29], но е трудно да се определи техният брой поради незаконното им естество.

Такива „дружества — пощенски кутии“ продължават да съществуват поради разликите в ресурсите и приоритета, които се дават на правоприлагането в съответната държава членка. Това може да доведе до затруднения за другите държави членки, които докладват за такива дружества на съответните държави членки по регистрация и които не могат да разчитат на надеждна подкрепа от своите колеги. В допълнение към това разпоредбите, които уреждат прилагането на изискването за „стабилно установяване“, са слаби[30]. Поради това изглежда, че би имало полза от повишено трансгранично сътрудничество в тази област, както и от по-строго прилагане на съответните разпоредби.

---

[29] The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities („*Инспекционна дейност в рамките на командироването на работници в автомобилния транспорт: ръководство за контролните органи*“). Окончателен доклад по проекта TRANSPO, март 2012 г., www.tagliacarne.it/download/229.html.

[30] В съответствие с член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009: „До 31 декември 2014 г. държавите членки извършват проверки най-малко на всеки пет години, за да проверят дали предприятията все още отговарят на [изискванията за упражняване на професията автомобилен превозвач]“.

4.2. Регламент (ЕО) № 1072/2009: Проблеми с изпълнението и национални развития

Както правоприлагащите органи, така и превозвачите съобщават за разлики в използваните методи за прилагане на Регламент (ЕО) № 1072/2009. Тези разлики могат да възпират превозвачите да предприемат дейности на вътрешните пазари на други държави. Въпреки опитите да се пояснят разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009[31], продължават да съществуват разлики при прилагането на определени разпоредби. Например Финландия счита превозите с множество разтоварвания (при които превозвачът разтоварва част от един товар в няколко дестинации, например дъщерни дружества на дадена компания) за няколко транспортни операции, докато в други държави тези операции се считат за една обща транспортна операция. Правоприлагащите органи на Дания и Финландия изискват от превозвачите да бъдат в състояние да докажат каботажния превоз, като представят товарителницата в случай на проверка. Други осигуряват на превозвачите определено време да предоставят тази информация, ако тя не е лесно достъпна, например ако товарителницата не се превозва с товара.

Освен това в някои държави членки се наблюдава тенденция да се ограничават условията, при които превозвачите могат да извършват международни транспортни и каботажни операции чрез регулаторни средства и практики за правоприлагане. Примерите включват дискриминация от правоприлагащите органи по отношение на превозни средства, които принадлежат на дъщерните дружества на местни компании, установени в друга държава членка, или прилагане на ограничаващи мерки по отношение на видове стоки, които се транспортират най-вече от чуждестранни превозвачи. Частните инициативи, които органите толерират, допринасят за заклеймяването на чуждестранните водачи. В една държава членка приложение за смартфон за откриване и проследяване на камиони с чуждестранна регистрация се радва на известен успех сред местните водачи. В дългосрочен план тези регулаторни и частни инициативи създават риск от уронване на достиженията на правото на Съюза по отношение на вътрешния пазар в областта на транспорта, и по-специално повишената ефикасност в резултат на отварянето на пазара за трансграничен транспорт.

Уместността на такива практики изглежда още по-спорна с оглед на ниското равнище на документираните нарушения на разпоредбите за каботажни превози. Макар че съществуват опасения във връзка с неправомерни каботажни превози (тоест каботажни превози, които надхвърлят трите позволени операции съгласно Регламент (ЕО) № 1072/2009, или не се извършват след международен превоз или се извършват повече от седем дни след международен превоз), правоприлагащите органи като цяло не можаха да потвърдят тези твърдения. В държавите членки, в които бяха проведени широкообхватни проверки на каботажните превози, нивата на нарушения бяха ниски

---

[31] „Новият режим за каботаж съгласно Регламент (ЕО) № 1072/2009, въпроси и отговори“. Европейска комисия, 2011 г. http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

(1,7 % от всички проверени превозни средства в Дания[32]). Правоприлагащите органи откриват по-често други нарушения, например неспазване на времето за управление, които оказват въздействие както върху конкуренцията между превозвачите, така и върху безопасността.

В заключение, регламенти (ЕО) № 1071/2009 и № 1072/2009 се разбират, тълкуват и прилагат по различен начин в отделните държави членки. В резултат на това операторите се сблъскват с една скъпоструваща и обърквaща разнородна система, която пакетът от 2009 г. целеше да премахне.

4.3. Преразглеждане на регламентите в рамките на програмата REFIT

В своето съобщение относно регулаторната пригодност на ЕС от декември 2012 г.[33] Комисията стартира Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), която цели да направи по-ясно правото на ЕС и да намали регулаторната тежест. В прегледа, който последва съобщението, бе отдаден приоритет на преразглеждането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009. Опростяването на регламентите ще позволи на служителите на контролните органи да прилагат регламентите по по-ефикасен и еднороден начин, осигурявайки на превозвачите последователно тълкуване на регламентите и предвидима оперативна среда. Целта на преразглеждането е от една страна да се пояснят проблематичните разпоредби на регламентите, по-специално определението за стабилно и ефективно установяване в Регламент (ЕО) № 1071/2009 и за каботаж в Регламент (ЕО) № 1072/2009. Освен това ще могат да се укрепят допълнително възможностите за сътрудничество между държавите членки при прилагането на Регламент (ЕО) № 1071/2009. На последно място преразглеждането ще подобри прилагането на регламентите. Въвеждането на допълнителни предписателни разпоредби относно честотата и условията на проверките ще спомогне да се премахнат несъответствията, които понастоящем са налице при прилагането на регламентите. Освен това ще може да се повиши ефикасността на прилагането чрез подобрено използване на нови технически възможности за контрол, например новото поколение цифрови тахографи.

5. СОЦИАЛНО ИЗМЕРЕНИЕ НА СЕКТОРА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ

В законодателството на ЕС се предвижда обща и секторна рамка, насочена към осигуряване на пътна безопасност, адекватни условия на труд и ненарушена конкуренция в сектора на автомобилните превози на товари. Тази рамка включва Регламент (ЕО) № 561/2006, свързан с времето за управление и почивките[34], и Директива 2002/15/ЕО, свързана с работното време на лицата, извършващи

---

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, за допълнителна информация моля вижте: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

[33] Регулаторна пригодност на ЕС (COM(2012)746).

[34] 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.

транспортни дейности в автомобилния транспорт [35]. За да се осигури, че тези правила се прилагат правилно, разпоредбите се допълват от правила относно минималното ниво на проверки (Директива 2006/22/ЕО[36]) и от подробни правни и технически разпоредби относно контролните уреди за регистриране на данните, които да се използват в автомобилния транспорт (Регламент (ЕИО) № 3821/85[37]). Едно недостатъчно ниво на спазване на тези правила би довело до неблагоприятни последици. Те включват влошаване на условията на труд за работниците в сектора на автомобилния транспорт, повишени рискове за пътната безопасност и за другите участници в движението, както и поставяне в неблагоприятно положение на спазващите правилата предприятия.

Продължават да се полагат усилия за допълнително подобряване на прилагането на тези разпоредби. Това включва насоките и пояснителните бележки, които Комисията разработи и предостави на държавите членки и заинтересованите страни[38]. При все това насоките остават необвързващи документи. В резултат на това Комисията не може да санкционира държавите членки, които не ги следват. Разработването на насоки е трудно (насоката относно 24-часовия период за изчисляване на времето за управление и почивките се обсъжда повече от 4 години и текстът все още не е завършен). Данните във връзка с действителното прилагане от страна на държавите членки на насоките, които са били обсъдени с тях в съответния комитет, също показват значителни разлики.

Продължават да се полагат усилия за сътрудничество със заинтересованите страни. Приключи проектът TRACE[39], с който бе създадена общ учебен план за обучение на служителите на пътните контролни органи. В Бялата книга за транспорта от 2011 г.[40] бе отдаден приоритет на насърчаването на качествени работни места и условия на труд.

5.1. Условия на труд

Условията на труд в сектора на автомобилните превози на товари са трудни, както е видно от ниското ниво на привлекателност на сектора. Сред причините за това са: мобилното естество на дейностите на автомобилния транспорт и дългите периоди извън базата на домуване. Други рискови фактори, установени от Европейската агенция за безопасност и здраве при работа, включват факта, че водачите често работят сами, управлението на принципа „точно навреме“ и изискванията на клиентите водят до голямо работно напрежение, работата на чужди обекти, повишеното използване на

---

35 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.

36 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 88/559/ЕИО на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

37 Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

39 http://www.traceproject.eu.

40 Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM(2011)144 окончателен.

дистанционно наблюдение и сложни технологии, подредбата на работното място, достъпът до удобства и услуги (хигиенни, свързани с храненето и медицински), риск от заразни заболявания, насилие и нападения, продължително седене и излагане на вибрации, рискове от злополуки при товарене и разтоварване, както и рискове във връзка с пътната безопасност, породени от участието в движението по пътищата[41]. В същия доклад като фактор, който може да окаже отрицателно въздействие върху здравето, се определя и нетипичното работно време в сектора. Като цяло обаче злополуките, свързани с тежкотоварни превозни средства, намаляват и същевременно се подобрява спазването на разпоредбите за времето за управление и почивките[42].

Увеличението на управленските практики на принципа „точно навреме“, които се развиха благодарение на новите технически възможности, налични в логистичния сектор, означава, че водачите са под натиск за спазването на срокове за доставка. Счита се, че натискът върху работниците в сектора на автомобилния транспорт се е увеличил през текущата икономическа криза и заинтересованите страни смятат, че той е свързан с различни незаконни практики като надвишаване на времето за управление и възнаграждения, базирани на резултатите, които застрашават пътната безопасност, или „фалшивите“ самостоятелно заети лица[43]. Основните социални проблеми, за които заинтересованите страни установиха, че изискват законодателно действие в бъдеще, са посочени в таблица 2.

Проблем	**Степен на важност**
Незаконни/нелоялни схеми за заетост, при които се създава социален дъмпинг (включително „дружества — пощенски кутии“)	*****
Липса на правоприлагане и контрол	*****
Остават още много усилия за постигане на социално хармонизиране в държавите членки от ЕС-27	****
Незаконни каботажни превози	****
Качество на почивките и удобствата за това	***
Време за управление и почивки	**

Таблица 2: Проблеми, за които заинтересованите страни установиха, че изискват законодателно действие в бъдеще във връзка със социалните условия и условията на труд в сектора на автомобилните превози на товари. Източник: Социални условия и условия на труд за автомобилните превозвачи на товари, Европейски парламент, 2013 г.

41 „ЗБУТ в цифри: Здравословни и безопасни условия на труд в транспортния сектор“, Европейска агенция за безопасност и здраве при работа, 2011 г.

42 „Преглед и оценка на изпълнението на разпоредбите на социалното законодателство на ЕС в сектора на професионалния автомобилен транспорт“, Европейски парламент, 2012 г.

43 „Социални условия и условия на труд в транспортните предприятия от сектора на автомобилния транспорт“, Европейски парламент, 2013 г.

Изтъкнатите от заинтересованите страни проблеми в таблица 2 са тясно свързани с прилагането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и № 1072/2009, въпреки че правоприлагането попада в обхвата на компетентността на държавите членки. Незадоволителното правоприлагане на тези разпоредби може да се види, че се дължи на липсата на задължителни разпоредби относно броя и честотата на проверките в двата регламента. Липсата на такива разпоредби създава затруднения и за Комисията при мониторинга на изпълнението на тези регламенти. Изпълнението трябва да се подобри, като се въведат задължителни разпоредби относно правоприлагането.

Времето за управление и почивките остават източник на загриженост. Извършените наскоро оценки показват, че спазването на съответното законодателство се подобрява[44], но продължават да са налице разлики в практиките на правоприлагане на отделните държави членки[45]. Делът на извършените пътни проверки или проверките в дружествата продължава да варира, както и делът на проверените работни дни. Това отразява както разлики в ресурсите, отделени от държавите членки за правоприлагане, така и разлики в транспортните пазари (докато проверките в дружествата са ефективни в държави членки, в които преобладават големи предприятия, пътните проверки могат да бъдат по-ефективни на пазари с предимно малки предприятия).

Проведени наскоро проучвания също така показват, че рисковете, свързани с конкуренция в социалното осигуряване, са ограничени поради изравняване на коригираните спрямо производителността разходи за труд и хармонизирането на редица трудови стандарти. В допълнение към това не се наблюдава тенденция държавите членки с по-ниски разходни основи да демонстрират по-ниски нива на правоприлагане от гледна точка на социалното и трудовото законодателство. Поради това няма доказателства, че неспазването на трудовото законодателство ще им осигури конкурентно предимство[46]. Въпреки това обаче трябва да се положат още усилия навсякъде в Съюза, за да се подобри прилагането на транссекторното социално законодателство в сектора на автомобилния транспорт.

5.2. Предвиждане на промените

Секторът на автомобилните превози на товари вече е засегнат от редица значими промени в дългосрочен план, като първата е продължаващият недостиг на водачи. Работниците в сектора на автомобилните превози на товари представляват една застаряващ сегмент от населението, като само в Германия през следващите 10—15 години се очаква да се пенсионират над 250 000 водачи на превозни средства[47]. Това, заедно с установената още преди икономическата криза липса на квалифицирани

---

44 Доклад относно прилагането в периода 2009—2010 г. 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, SWD(2012) 270 окончателен.

45 „Преглед и оценка на изпълнението на разпоредбите на социалното законодателство на ЕС в сектора на професионалния автомобилен транспорт“, Европейски парламент, 2012 г.

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities („*Социална конкуренция в ЕС: митове и реалност*“), Notre Europe — Jacques Delors Institute, 2013 г.

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Щутгарт 2012 г.

водачи ще окаже сериозно въздействие върху възможностите за наемане на работници от страна на дружествата за автомобилни превози на товари. Резултатите от този недостиг вече могат да се усетят в някои държави членки като Латвия, където се наемат водачи от трети държави, като засега техният брой е малък.

Европейската агенция за безопасност и здраве при работа подчертава променящото се естество на работата на транспортните работници. Повишеното използване на технологии е определящ фактор в международния транспорт. Бордовите компютри, новото поколение цифрови тахографи и други видове телематично оборудване изпълняват все по-важна роля в организирането на движението на превозните средства и проверките дали се спазва приложимото законодателство. Други технически подобрения (нови задвижващи системи, автоматизирани системи за автомагистрали) също ще променят работата на водачите. В съчетание с увеличената средна възраст на водачите, това ще доведе до нови нужди от обучение на водачите. Макар че следва да се отдаде приоритет на ученето през целия живот, учебната програма на обучаващите се водачи, също следва да се адаптира.

Комисията ще продължи своя диалог с държавите членки и заинтересованите страни с оглед предвиждане на тези промени. Комитетът за социален диалог в сектора съществува като подходящ инструмент, който може да се използва за проактивно разглеждане на такива предстоящи предизвикателства. Ще се приветства приносът от социалните партньори с оглед приемането на социален кодекс за работниците в областта на автомобилния транспорт, както бе посочено в инициатива 8 от Бялата книга за транспорта от 2011 г. Както бе подчертано в съобщението на Комисията „Интегрирана индустриална политика за ерата на глобализацията: Извеждане на преден план на конкурентоспособността и устойчивото развитие“[48], преодоляването на предизвикателствата на трудовия пазар в рамките на социалния диалог представлява ключов елемент от една конкурентоспособна и ефикасна промишлена политика. В контекста на предстоящия недостиг на водачи също така следва да се насърчат мерки за подобряване на използването на превозните средства (например улесняване на групажа на товари, планиране на дистрибуцията). Отварянето на пазара, което вероятно би допринесло за по-ефикасно използване на превозните средства, също би могло да спомогне за преодоляване на този недостиг.

6. ДРУГИ РЕГУЛАТОРНИ РАЗВИТИЯ

След приемането на Регламент (ЕО) № 1072/2009 законодателят на ЕС предприе стъпки за допълнително хармонизиране на вътрешния пазар за автомобилни превози на товари, като прие допълнителни законодателни мерки, както е описано по-долу. В контекста на отварянето на пазара тези развития допринасят за хармонизиране на пазарните условия, които засягат превозвачите в ЕС.

[48] COM(2010)614 окончателен.

6.1. Пътно таксуване

Директива 1999/62/ЕО, изменена с Директива 2006/38/ЕО, бе допълнително изменена с Директива 2011/76/ЕС. В тази директива се определя обща рамка за държавите членки, които въвеждат пътни такси, свързани с разстояние, и такси за ползване на пътищата въз основа на време (винетки) за тежкотоварни превозни средства (над 3,5 тона) за използването на определена инфраструктура. С изменението от 2011 г. в директивата бяха въведени някои елементи, чиято цел е по-добре да се отрази принципът „замърсителят плаща“, например възможности за държавите членки да таксуват превозвачите за въздействието на тяхното превозно средство върху качеството на въздуха и нивата на шума. Макар че засега не се прибягва до интернализиране на външните разходи, все по-голям брой държави членки започват да използват някаква форма на таксуване за използване на инфраструктурата:

- въведени винетни системи: България, Румъния, Унгария и Литва са въвели национални винетни системи за камиони. Обединеното кралство ще въведе винетна такса, считано от 1 април 2014 г. Швеция, Дания, Нидерландия, Белгия и Люксембург използват споделената система „Евровинетка“;
- винетни системи, които се разработват понастоящем: Латвия;
- въведени общомрежови системи за електронно таксуване: Германия, Австрия, Чешка република, Унгария, Словакия, Полша и Португалия;
- общомрежови системи за електронно таксуване, които се разработват понастоящем: Дания, Белгия и Франция. Франция ще прилага тази система само за съществуващите държавни автомагистрали и национални пътища, които понастоящем не се таксуват, така че ще запази настоящата си система от такси с физически бариери на отдадените на концесии магистрали;
- такси с физически бариери: Ирландия, Франция, Испания, Италия, Словения и Гърция. Въпреки че други държави също са въвели ръчно таксуване на малък брой пътища, като мащабът е незначителен. Полша и Португалия също са въвели такси с физически бариери в част от мрежата, въпреки че са класифицирани като въведени общомрежови системи за електронно таксуване, защото това е основната система;
- без пътни такси: Латвия, Финландия, Естония, Малта и Кипър.

Освен това продължават усилията за въвеждане на европейската услуга за електронно пътно таксуване (EETS). Техническите спецификации за оперативната съвместимост на EETS се съдържат в Директива 2004/52/ЕО[49], а Решение 2009/750/ЕО на Комисията[50], в

[49] Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността, ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.

[50] Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи, ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11—29.

което се определят спецификациите на EETS, влезе в сила през октомври 2009 г. Понастоящем усилията се съсредоточават към регионалните услуги за електронно пътно таксуване като стъпка към общоевропейско покритие.

6.2. Спецификации на превозните средства

Приложимите критерии по отношение на превозните средства, използвани от превозвачите в ЕС, се промениха съществено от приемането на Регламент (ЕО) № 1072/2009 насам. Влизането в сила на стандарта за емисии Евро VI през януари 2013 г. (след влизането в сила на стандартите за емисии Евро V през 2008 г.) доведе до по-бързо обновяване на автомобилния парк както в ЕС-15, така и в ЕС-12, където средната възраст на превозните средства в експлоатация е по-висока[51]. Като цяло по-модерните превозни средства се използват повече в сектора на международните автомобилни превози на товари, отколкото във вътрешните превози на товари. Това се дължи отчасти на по-ниските нива на пътните такси, които се начисляват на такива превозни средства и тяхната по-ниска консумация на гориво, но и поради нуждата от редовна подмяна на тези превозни средства, които бързо достигат голям брой изминати километри.



Фигура 12: Възрастово разпределение на тежкотоварните превозни средства, използвани от превозвачите от ЕС-27 през 2012 г. (дял от общите автомобил-километри като %). Източник: Евростат, ГД „Мобилност и транспорт“.

В допълнение към приемането на стандартите Евро, спецификациите на превозните средства ще бъдат допълнително хармонизирани с приемането на хармонизирани

[51] Средно половината от всички автомобил-километри, пропътувани от превозвачите от ЕС-15, са изминати с превозни средства на възраст до 5 години. Съответният дял за превозвачите от ЕС-12 е почти една трета (32 %). Използваният парк за международни транспортни операции обикновено е много по-нов от използвания за национални транспортни операции. Не съществуват големи разлики между държавите членки в средната възраст на превозните средства, използвани за международен транспорт.

европейски изисквания за одобрение на типа за тежкотоварни моторни превозни средства и техните ремаркета, които влязоха в сила през 2012 г.[52]

6.3. Пътна безопасност

Нивото на безопасност в ЕС, включително на тежкотоварните превозни средства (ТТПС), продължава да се подобрява и не бе установено никакво отрицателно въздействие след приемането на новите разпоредби относно достъпа до пазара на автомобилните превози на товари през 2009 г. Както е видно от таблицата по-долу, злополуките с ТТПС, водещи до смъртни случаи, са намалели в почти всички засегнати държави членки.

	2008 г.			2009 г.			2010 г.			Промяна през 2010 г. спрямо 2008 г. (ТТПС)
	ТТПС	Общ брой	ТТПС като % от общия брой	ТТПС	Общ брой	ТТПС като % от общия брой	ТТПС	Общ брой	ТТПС като % от общия брой	
Белгия	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	- 9,0 %
Чешката република	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+ 3,6 %
Дания	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	- 41,9 %
Германия	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	- 14,6 %
Ирландия	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	- 70,4 %
Гърция	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	- 8,0 %
Испания	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	- 26,3 %
Франция	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	- 7,4 %
Италия	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	- 14,5 %
Люксембург	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+ 350,0 %
Нидерландия	107	677	16 %	95	644	15 %				
Австрия	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	- 9,3 %
Полша	1155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	- 18,0 %

[52] Регламент (ЕС) № 1230/2012 на Комисията от 12 декември 2012 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета във връзка с изискванията за одобрение на типа по отношение на масите и размерите на моторните превозни средства и техните ремаркета и за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 353, 21.12.2012 г., стр. 31—79.

Португалия	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	- 15,2 %
Румъния	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	- 34,6 %
Словения	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Финландия	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	- 13,2 %
Швеция	72	397	18 %	45	358	13 %				
Обединеното кралство	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	- 25,8 %

Таблица 3: Смъртни случаи с ТТПС по държави членки (2008—2010 г.). Източник: Основни факти за пътната безопасност за 2012 г., тежкотоварни превозни средства и автобуси, Европейска обсерватория за пътна безопасност[53].

Този спад отчасти се дължи на спада в обема на товарните превози, който бе наблюдаван между 2008 и 2010 г. (- 7 %). При все това вероятно и други фактори са допринесли за понижаване на процента злополуки с ТТПС, например от технически подобрения в превозните средства до подобрено спазване на правилата за движение по пътищата. В това отношение следва да се отбележи инициативата за приемане на правила за подобрено сътрудничество в областта на правоприлагането във връзка с различни пътнотранспортни нарушения[54]. Очаква се пълното въздействие от тази инициатива да започне да се усеща през идните месеци след края на преходния период на 7 ноември 2013 г.

Може да се очаква тази тенденция да се запази, тъй като понастоящем се разглеждат няколко предложения в рамките на законодателния процес, които след приемането им ще допринесат за по-добра поддръжка на съществуващите превозни средства[55] и предлагане на пазара на превозни средства, които са по-безопасни за уязвимите участници в пътното движение[56].

6.4. Данъчно облагане на горивата

Енергийните продукти, включително търговските горива, са обхванати от горепосочената Директива 2003/96/ЕО за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. Наред с другото в тази директива се определят минимални нива за

---

53 Някои държави членки не предоставиха съпоставими данни и поради това не са представени в таблицата. Тези държави членки са България, Унгария, Естония, Латвия, Литва, Словакия, Малта и Кипър. Швеция и Нидерландия не предоставиха данни за 2010 г.

54 Директива 2011/82/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2011 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, ОВ L 288, 5.11.2011 г., стр. 1—15.

55 Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (COM(2012) 380 final).

56 Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година 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 (COM(2013) 195 final).

акцизите върху горивата. На 13 април 2011 г. Комисията прие предложение за преглед на тази директива[57]. Ако предложението бъде прието, чрез него ще се съгласуват политиките за данъчно облагане на енергийните продукти, така че да се отрази въздействието на горивата и други енергийни продукти върху околната среда и така ще се създаде допълнителен стимул за превозвачите да използват по-екологосъобразни превозни средства.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

7.1. Ситуация на пазара

Основните развития, които засягат пазара на автомобилни превози на товари от приемането на Регламент (ЕО) № 1072/2009 насам, се състоят от общи тенденции като икономическата криза и постепенното разширяване на ЕС. Макар че секторът изглежда се възстановяваше бавно от икономическата криза до 2011 г., оттогава насам обемът на превозите отново се понижи, следвайки развитията в други икономически сектори. Други основни тенденции, които бяха налице преди икономическата криза, продължават да оказват значително влияние при определянето на превозите, например нарастващата роля на спедиторите и трети страни доставчици на логистични услуги при консолидирането на товарите и в договорните отношения с превозвачите.

Приемането на пакета за автомобилните превози през 2009 г. допринесе да се осигурят общи стандарти и критерии за превозвачите и правоприлагащите органи във връзка с достъпа до професията и до международния пазар за автомобилни превози на товари. При все това съществуват затруднения при прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕО) № 1072/2009, по-специално свързаните със стабилното установяване на предприятия за автомобилни превози на товари и с каботажа. Освен това разнородността от национални законодателства, чието премахване бе цел на прегледа през 2009 г., отново се появява, което води до неблагоприятни последици за вътрешния пазар на автомобилния транспорт.

На последно място секторът ще бъде изправен пред редица предизвикателства в бъдеще. Той ще трябва да подобри своята ефикасност, за да ги преодолее. Недостигът на водачи се смекчава от кризата, но остава източник на загриженост, по-специално недостига на специализирани водачи. В бъдеще това ще създаде нови нужди от водачи и квалификации, включително в рамките на застаряващата работна сила. В допълнение към това условията на труд в сектора за автомобилни превози на товари остават трудни, докато при договорните отношения продължават високите нива на самостоятелна заетост. При намаляващия брой достъпни водачи дружествата трябва да намалят високите нива на празните курсове, за да използват по по-добър начин своя персонал. Подобрената ефикасност в сектора за автомобилни превози на товари ще допринесе за конкурентоспособността на икономиката на ЕС като цяло.

---

[57] Предложение за директива на Съвета за изменение на Директива 2003/96/ЕО относно преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (COM(2011) 169/3).

7.2. Сближаване на пазарните показатели

Както и в други части на икономиката, държавите членки на ЕС, имат различни структури на разходите в сектора на автомобилните превози на товари. Макар че е малко вероятно разликите в разходите да изчезнат напълно, различията постоянно намаляват. Превозвачите, които работят в сферата на международния транспорт, трябва да поемат разходи като пътни такси и разходи за гориво, които се прилагат към ползвателите независимо от държавата членка на регистрация. Освен това участието на водачи в международни транспортни превози, в които възнагражденията традиционно са по-високи, доведе до увеличение на нивата на заплатите, по-специално в държавите членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г. Постепенното сближаване на нивата на разходите принуждава превозвачите да се конкурират по ефикасност и качество на услугите, което води до ползи за потребителите на транспортни услуги в цялата икономика на ЕС. При все това уеднаквяването на разходите не е нито компетентност на ЕС, нито е цел на единния пазар.

Освен това бяха осъществени законодателни развития, които водят до последващо хармонизиране на рамковите условия в сектора за автомобилни превози на товари. Това включва повишено използване на системите за пътно таксуване, допълнително техническо хармонизиране и повишена безопасност на автомобилните превозни средства, както и повишено сътрудничество между държавите членки на ЕС, за справяне с пътнотранспортните нарушения. Тези развития ограничават риска за пътната безопасност, който може да се създаде от увеличението на конкурентния натиск, по-специално в случай на допълнително отваряне на пазара.

Налице е известна възможност за допълнително хармонизиране при прилагането на разпоредбите за достъп до пазара на автомобилни превози на товари, което продължава да се различава между отделните държави членки. По-специално разпоредбите по отношение на каботажа в Регламент (ЕО) № 1072/2009 и за стабилно и ефективно установяване в Регламент (ЕО) № 1071/2009 изглежда не се прилагат по еднакъв начин. Това възпрепятства превозвачите да работят при равни условия и създава затруднения за правоприлагащите органи, които отговарят за прилагането на тези правила. Преодоляването на тези слабости ще спомогне да се ограничи неправомерното преместване на дейността, което отказва отрицателно въздействие на конкуренцията и условията на труд.

7.3. Следващи стъпки

От горепосочените елементи става ясно, че следва да се разгледа възможността за една допълнителна реформа с цел пояснияване на разпоредбите за достъп до пазара на ЕС за автомобилни превози на товари. Една балансирана реформа, която включва разпоредби за гарантиране на еднакво прилагане на правилата за достъп до пазара, ще внесе яснота в правните разпоредби, които държавите членки и промишлеността разбират и прилагат по различен начин. По-ясните правила ще осигурят основата за подобрена култура на спазване и ще ограничат възможностите за измами (както в данъчната, така и в социалната сфера). Това е *sine qua non* условие за подобряване на

последователността на прилагането, която се очаква в Единното европейско транспортно пространство. Планираното преразглеждане на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009 съгласно програмата REFIT ще представлява първата стъпка в тази посока.

На базата на подходящи прилагащи мерки изглежда целесъобразно извършването на постепенен преглед на някои остарели ограничения, които все още съществуват във връзка с достъпа до пазара. Условията за извършване на каботажни превози ограничават достъпните пазари за превозвачите от ЕС, тъй като вътрешните пазари представляват около две трети от целия обем на автомобилния транспорт. Постепенното премахване на тези ограничения би могло да допринесе за намаляване на административната тежест, която се създава от настоящите сложни и неясни правила. В допълнение това ще позволи по-ефикасно съгласуване на търсенето и предлагането на превози. Както е видно от проучванията, облекчаването на ограниченията за каботажните превози би могло да допринесе за по-икономичен сектор на автомобилния транспорт с по-ефективно използване на ресурсите, тъй като това може да доведе до намаляване на празните курсове и ще подпомогне повишаването на икономическата и горивната ефективност в сектора. Други инициативи също ще допринесат за това, например предстоящото съобщение, съдържащо стратегия за намаляване на потреблението на гориво и емисиите на CO_2 на тежкотоварни превозни средства.

За да се осигури съгласуваност между икономическото и социалното измерение ще бъде необходимо да се проектират мерки, насочени към възстановяване на привлекателността на професията и подобряване на работната среда на водачите. Това включва мерки за правоприлагане, контрол и смекчаване на фискалните и социалните измами, както и подобрени нива на обучение и умения. Това ще доведе до ползи за икономиката като цяло и ще повиши привлекателността на професията. Осигуряването на добре обучена и достъпна работна сила за този сектор също така ще спомогне да се преодолее предстоящият недостиг на водачи. Освен това следва да продължи работата по подобряване на прилагането на социалните разпоредби на ЕС в автомобилния транспорт, включително свързаните с времето за управление и почивките.

Винаги, когато настоящите и предвидените инструменти и мерки, посочени в настоящия доклад, включват обработка на лични данни, това трябва да се извършва в съответствие с Директива 95/46/ЕО за защита на личните данни[58] и националните разпоредби, с които се прилага тази директива.

Както посочи президентът Барозу в своето обръщение за състоянието на Съюза от 11 септември 2013 г.: „*Единният пазар на стоки функционира добре и ползите от него са видими. Същата формула трябва да бъде приложена и в други области, сред които мобилността, комуникациите, енергетиката, финансите и електронната търговия…*

[58] Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни, ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

Трябва да отстраним пречките, които възпрепятстват динамичните предприятия и хора. Трябва да доведем до успешен край „свързването на Европа“