ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.9.2021 г.
COM(2021) 610 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

за изпълнението през 2017—2018 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

(30-и доклад на Комисията за изпълнението на социалното законодателство във връзка с автомобилния транспорт)

{SWD(2021) 278 final}

Въведение

В настоящия доклад се прави преглед на изпълнението на социалните разпоредби на ЕС в областта на автомобилния транспорт в държавите членки за периода от 1 януари 2017 г. до 31 декември 2018 г. В него се подчертават основните предизвикателства при прилагането на съответните правни разпоредби, които са заложени в следните четири законодателни акта:

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

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

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

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

Настоящият доклад, който се основава на член 17 от Регламента относно времето на управление и на член 13 от Директивата за работното време в автомобилния

[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. 35).

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

транспорт[5], включва количествени и качествени данни за пътните проверки и проверките в помещенията на предприятията, извършени от контролните органи на държавите членки, както и за установените нарушения.

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

Предаване на данните

Националните доклади относно изпълнението на разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006 трябва да бъдат подадени до 30 септември на годината, следваща края на съответния двегодишен период, посредством преразгледания стандартен формуляр за докладване, определен в решението за изпълнение на Комисията от 30 март 2017 г.[6]. Срокът за подаване на доклади за 2017—2018 г. изтече на 30 септември 2019 г.

Всички държави членки са предоставили своите национални данни, макар и невинаги навреме. Качеството на данните по отношение на Регламент (ЕО) № 561/2006 продължава да се подобрява. Всички държави членки са предоставили исканата разбивка с подробни статистически данни относно проверките за спазване на изискванията, извършвани на пътя и в помещенията. Някои държави членки обаче не са предоставили данни, сортирани по исканите категории, напр. данни, сортирани по вид тахограф[7] и вид нарушения[8].

Що се отнася до информацията за изпълнението на Директива 2002/15/ЕО, не всички държави членки са предоставили необходимата информация[9], като само няколко от тях

[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] C(2017) 1927 final.

[7] Това се отнася за Испания и Полша, които са създали допълнителни категории за регистриране на превозни средства по вид тахограф.

[8] Латвия не е предоставила категоризация за нарушения в помещенията.

[9] Не са получени доклади от Белгия, Хърватия и Чешката република.

са осигурили статистически данни за проверките и резултатите от тях[10]. Липсата на количествени данни от държавите членки затруднява изготвянето на оценката. Поради това Комисията настоява за следващия отчетен период да бъдат предоставени по-обстойни качествени и количествени данни относно прилагането и изпълнението на Директива 2002/15/ЕО, за да бъдат изпълнени изискванията, посочени в член 13 от Директива 2002/15/ЕО и в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

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

1. Проверки

В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се изисква държавите членки да организират система от приложими и редовни проверки по пътищата и в помещенията на предприятията, попадащи в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006. Тези проверки следва да включват ежегодно голяма и представителна извадка от транспортни работници, водачи на превозни средства, транспортни предприятия и превозни средства. С този член се установява, че минималният брой на проверките следва да обхване минимум 3 % от изработените дни от водачите[11] на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006.

Националните данни показват, че общият брой на проверените работни дни[12] в ЕС е намалял с около 5 %, което означава намаление от 131,7 милиона (през 2015—2016 г.) до 125,7 милиона работни дни, проверени през текущия отчетен период. Това намаление обаче е по-малко в сравнение със спада от 13 % между предходните отчетни периоди 2013—2014 г. и 2015—2016 г. От анализа на националните данни обаче изглежда, че това намаление може да се обясни главно с по-малкия брой проверени работни дни, докладвани от Франция[13]. Въпреки намаляването на броя Франция не само спазва изискването, но е сред държавите членки, проверяващи най-много работни дни.

Както е показано на фигура 1 по-долу, **средният процент на проверените работни дни в ЕС е 5,4 %** (**6,3 %** през 2015—2016 г.), което е значително повече от изисквания процент съгласно директивата[14].

[10] Количествени данни са предоставени от Австрия, Кипър, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Люксембург, Полша, Румъния и Испания.

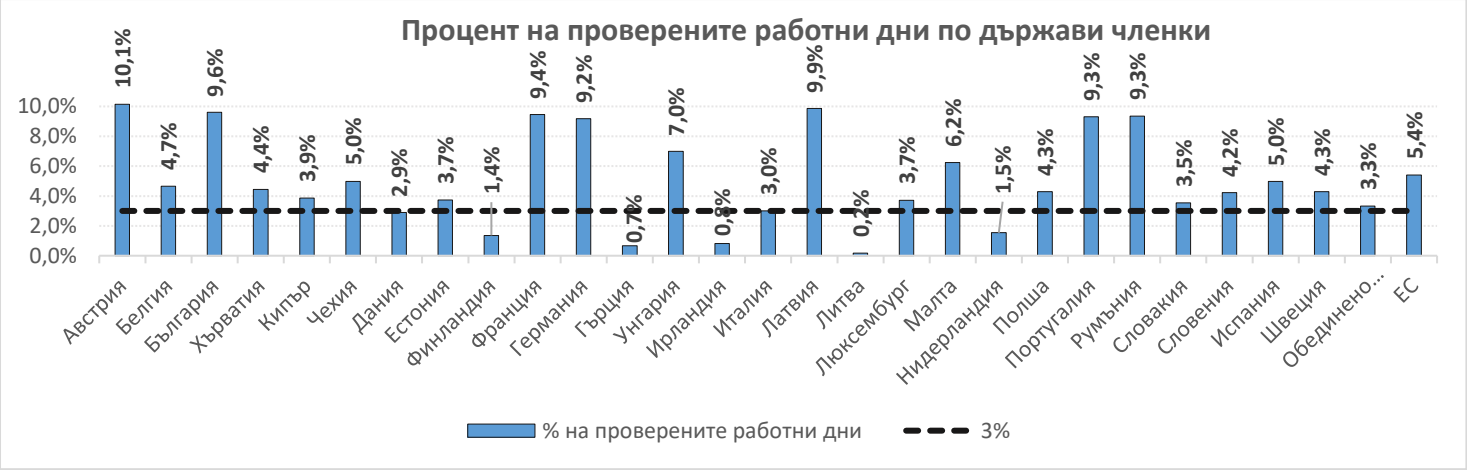
[11] Тази цифра се основава на броя работни дни в продължение на две години и на броя регистрирани превозни средства, попадащи в обхвата на регламента през този период за всяка държава членка.

[12] Определението „работни дни“ се използва като взаимозаменяемо с определението „изработени дни“ или „отработени дни“ от водача в съответния законодателен акт: Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2006/22/ЕО и Решение (ЕС) 2017/1013.

[13] Франция е отчела около 4 милиона по-малко проверени работни дни в сравнение с последния доклад поради намаляването на броя на проверките, извършени от силите за сигурност на Министерството на вътрешните работи, и по-малко проверки поради въздействието на социалните движения (жълти жилетки) през последното тримесечие на 2018 г.

[14] По-специално в Австрия, Латвия, България, Франция, Румъния, Португалия и Германия, данните от които представляват 1/3 от проверените работни дни.

Фигура 1: Процент на проверените работни дни по държави членки

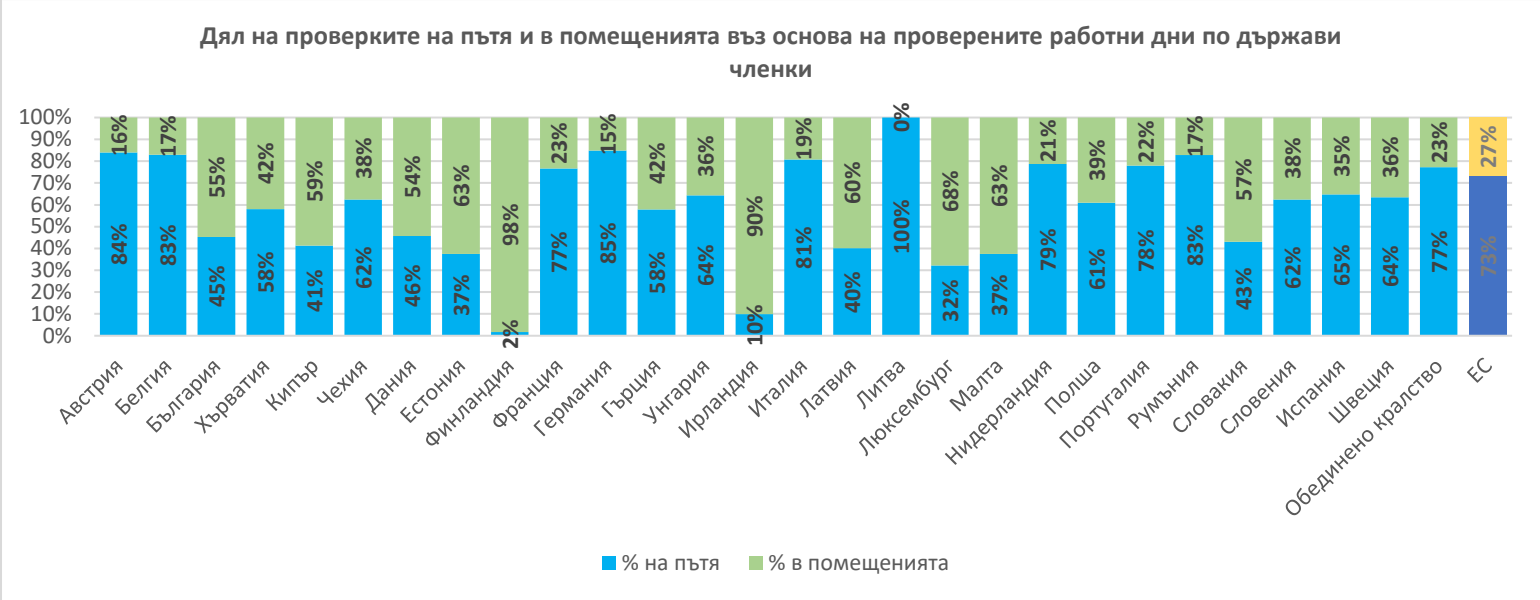


Повечето държави членки са проверили повече работни дни от минималния брой, изискван в директивата. Независимо от това шест държави членки не са достигнали прага от 3 %, а именно Дания, Нидерландия, Финландия, Ирландия, Гърция и Литва. Наблюдава се увеличение в сравнение с процента на три държави членки през периода 2015—2016 г. Дания е била близо до прага (2,9 %) и макар Гърция да е увеличила усилията си в областта на правоприлагането (от 0,1 % през 2015—2016 г. до 0,7 % през текущия период), тя остава доста под прага. Нидерландия разполага със система за „основан на доверие мониторинг“, която косвено обхваща повече работни дни и би позволила на Нидерландия да достигне минималния праг за проверени работни дни. Финландия и Литва съобщават за непълни набори от данни.

В член 2 от Директива 2006/22/ЕО се посочва и процентният дял на работните дни, които се проверяват на пътя и в помещенията, съответно 30 % и 50 %. Изчисляването на това съотношение се основава на броя на действително извършените проверки от правоприлагащите органи, а не на минималния брой работни дни, подлежащи на проверка. От държавите членки, които са изпълнили прага, само осем са достигнали необходимия балансиран дял между проверките в помещенията и проверките на пътя.

Средно 73 % от проверените работни дни са проверени на пътя, докато 27 % са проверени чрез инспекции в помещенията. Този процент остава стабилен с 1 % увеличение на проверките в помещенията в сравнение с последния доклад. В повечето държави членки голям дял от проверките са извършени на пътя. Ирландия и Финландия съобщават за малък брой проверки на пътя. Финландия не съобщава данни от националната полиция и техните проверки на пътя, което може да обясни малкия брой проверки на пътя и високия дял на проверките в помещенията. За подробности относно националния дял на проверките на пътя и в помещенията вж. фигура 2.

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



1.1. Проверки на пътя

Общо 4 982 439 превозни средства и 5 395 009 водачи са били проверени на пътя в целия ЕС. Разликата между тези две цифри може да се обясни с шофиране от много хора, тоест когато в превозното средство има поне двама водачи, които шофират. Разлики между броя на водачите и превозните средства се срещат главно в докладите от Белгия, Германия, Латвия, Румъния, Испания, Швеция, Литва и Полша.

В сравнение с доклада за 2015—2016 г. отчетеният брой проверени превозни средства намалява с 39 %, което сочи намаление от 3 180 264 превозни средства. Това се дължи главно на значителното намаляване на броя, докладван от Германия (-54 %, или 1 580 987) и Финландия[15] (-99 %, или 1 081 158). Това е сходно с увеличението, отчетено от същите две държави членки през периода 2015—2016 г.

Броят на проверените водачи е намалял с 8 % в сравнение с 2015—2016 г., което е значително по-малко от намалението с 22 % през последния отчетен период. Това се дължи главно на намаленията, отчетени във Франция (-19 %, или 157 780), България (-48 %, или 142 147), Полша (-13 %, или 77 666), и ефектите с натрупване от по-малките намаления в няколко други държави членки[16].

Въз основа на държавата на регистрация на превозното средство 58 % от проверените превозни средства са национални превозни средства, 33 % са от други държави членки на ЕС и 9 % са превозни средства, регистрирани в държави извън ЕС[17]. Като цяло

[15] Финландия не съобщава данни от националната полиция.
[16] Унгария, Италия, Испания, Литва, Дания, Австрия, Хърватия, Кипър, Ирландия, Латвия, Нидерландия, Швеция и Обединеното кралство.
[17] Данните, предоставени от Финландия, не са включени, защото изпратените данни са непълни.

повечето превозни средства, проверени на пътя (90 % от общия брой), са на превозвачи на товари, докато само 10 % са на превозвачи на пътници.

През 2017—2018 г. 75 % от проверените на пътя превозни средства 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, когато 90 % от проверените превозни средства са оборудвани с цифрови тахографи съгласно член 2, параграф 3 от Директива 2006/22/ЕО.

1.2 Проверки в помещенията

През периода 2017—2018 г. са проверени 104 104 транспортни предприятия, което е спад от 29 % в сравнение със 146 967 предприятия, проверени през 2015—2016 г. Проверяващите в помещенията са проверили около 33,7 милиона работни дни, което представлява леко намаление от 3 % в сравнение с 34,8 милиона в предишния доклад. Като цяло контролните органи на държавите членки са проверили в помещенията записите на 641 033 водачи, което е с 3 % по-малко в сравнение с 5 846 011 водачи през 2015—2016 г.

2. Нарушения

Всички държави членки са предоставили данни за установени нарушения, но не всички[18] са предоставили подробности за вида на нарушенията. **Общият брой на докладваните нарушения е около 3,41 милиона, като този брой остава стабилен в сравнение с последния доклад (3,46 милиона)**.

Броят на нарушенията, установени в помещенията, остава стабилен, с 1 % увеличение, докато нарушенията, установени на пътя, намаляват с 3 %. Делът на установените нарушения на пътя остава стабилен на ниво от 57 % от общия брой установени нарушения (58 % в последния доклад).

Делът на видовете нарушения в общия брой на установените нарушения остава сходен с този в предходния отчетен период, с някои леки промени. На фигура 3 по-долу е показан средният дял на нарушенията в ЕС според вида на нарушената разпоредба, установени както на пътя, така и в помещенията през 2017—2018 г. За пореден път процентът на нарушенията, свързани с периодите на почивка по време на работа, леко е намалял — от 21 % на 17 %, докато нарушенията, свързани със записите за времето на управление, са нараснали от 24 % на 27 %. **От всички установени нарушения тези, свързани с периодите на почивка, са 23 %** (24 % в последния доклад), свързаните с **контролните уреди за регистриране на данните за движението[19] — 12 %** (11 % в последния доклад), **а свързаните с липсата/наличността на записи за**

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

[19] 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.

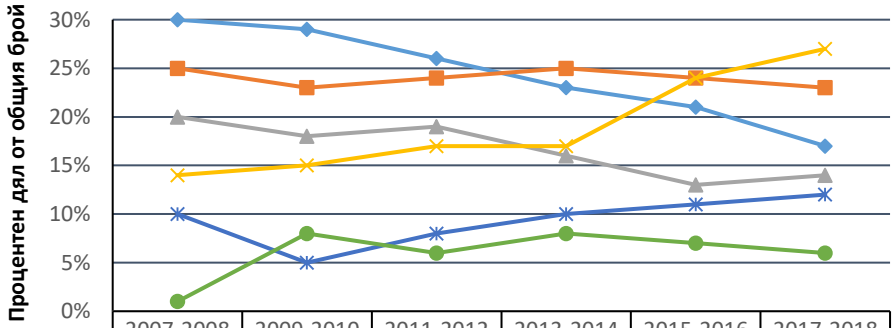
друга работа — 6 % (7 % в последния доклад). Тези данни са представени на фигура 4 по-долу.

Средният процент на установените нарушения в помещенията и на пътя, изчислен на базата на 100 проверени работни дни, се е увеличил незначително — от 2,6 през 2015—2016 г. до 2,7 през текущия отчетен период. **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, установени при проверки на пътя и в помещенията за периода 2017—2018 г.



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



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018
Периоди на почивка по време на работа	30%	29%	26%	23%	21%	17%
Периоди на почивка	25%	23%	24%	25%	24%	23%
Време на управление на ПС	20%	18%	19%	16%	13%	14%
Записи за времето на управление на ПС	14%	15%	17%	17%	24%	27%
Уреди за регистриране на данните за движението	10%	5%	8%	10%	11%	12%
Липса/наличност на записи за друга работа	1%	8%	6%	8%	7%	6%

2.1 Нарушения, установени в помещенията

През периода 2017—2018 г. на пътя са установени около 1,94 милиона нарушения, което е с 3 % по-малко в сравнение с около 2 милиона нарушения през 2015—2016 г. Средният процент на установените на пътя нарушения в ЕС леко е намалял — от 2,17 на 2,11 на 100 проверени работни дни. Средно 55 % от нарушенията са извършени от водачи, които са граждани на съответната държава, а това съответства на 58 % дял на националните превозни средства от всички превозни средства, спрени за проверка.

2.2. Нарушения, установени в помещенията

Нарушенията, установени в помещенията, са около 1,46 милиона, което е с 1 % по-малко в сравнение с последния отчетен период. Средният процент на установените нарушения на 100 проверени работни дни се е увеличил от 4,19 на 4,35, което представлява увеличение с 4 % в сравнение с 2015—2016 г. Увеличаването на процента на нарушенията (въпреки намаляването на установените нарушения) се обяснява с намаляване на броя на проверените работни дни.

През 2015—2016 г. средният процент на установените в помещения нарушения за предприятие е намалял от 37 на 14, след скока на процента на нарушенията в последния доклад[20]. Това се обяснява главно със значителния спад на нивата на установените нарушения в Латвия (от 552,96 нарушения за предприятие на 340,75).

2.3 Брой на правоприлагащите служители и оборудването за анализиране на тахографите

През настоящия отчетен период 61 558 служители на контролните органи са участвали в проверки в целия ЕС, което потвърждава стабилната ситуация по отношение на броя служители.

21 786 служители на контролните органи в ЕС са обучени да анализират записите на цифрови тахографи (намаление от 9 % спрямо последния отчетен период). Броят на уредите, предоставени на служителите на контролните органи за анализ на тахографските записи, също е намалял с 5,5 %. Държавите членки не посочват причини за това намаление.

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

Съдът на Европейския съюз предостави тълкуване на Регламент (ЕО) № 561/2006 посредством решенията по дело C-231/18 NK и съединени дела C-203/18 и C-374/18. Делата, свързани с тълкувания на изключенията, предвидени в член 13, параграф 1 по отношение на изразите „местни пазари“ и „универсални услуги“.

[20] За периода от 2015—2016 г. до 2017—2018 г. процентът нарушения почти се е утроил от 12,77 на 36,57.

По дело C-231/18 NK Съдът постанови, че изразът „местни пазари“ в член 13, параграф 1, буква п) от Регламент (ЕО) № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че с него не може да се обозначава нито сделката между търговец на едро на добитък и земеделски стопанин, нито самият търговец на едро на добитък, така че предвиденото в тази разпоредба изключение не може да обхване превозните средства, които превозват живи животни директно от фермите до местните кланици.

По съединени дела C-203/18 и C-374/18 Съдът постанови, че член 13, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че предвиденото в него изключение се отнася само до превозните средства или комбинациите от превозни средства, използвани в рамките на дадена операция за превоз изключително за целите на доставката на пратки като част от универсална пощенска услуга.

4. Сътрудничество между държавите членки

Съгласно член 5 от Директива 2006/22/ЕО държавите членки са длъжни да предприемат най-малко шест пъти годишно съвместни проверки на пътя с поне една друга държава членка. Осем държави членки[21] не са предоставили информация за точния брой съвместни проверки, докато три изобщо не са докладвали дали са предприели съвместни проверки[22]. От 17-те държави членки, предоставили адекватна информация относно проверките, 12 държави членки[23] са провели необходимия годишен брой съгласувани проверки. Въз основа на това както броят на държавите членки, предоставили данни, така и този на държавите членки, провели необходимия брой съвместни проверки, намалява в сравнение с 2015—2016 г., когато информация са предоставили 24 държави членки, като 15 от тях са достигнали прага.

Сътрудничеството най-често се осъществява между съседни държави членки. Също така, както и за последния отчетен период, повечето държави членки са посочили, че сътрудничеството се осъществява в рамките на организацията Euro Contrôle Route (ECR).

Сътрудничеството между държавите членки въз основа на съвместни 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 подобрени условия на труд, лоялна конкуренция и подобрена пътна безопасност. С първия пакет за мобилност[24], който беше приет през май 2020 г. и влезе в сила към момента на изготвяне на настоящия доклад, ще се насърчава и засилва сътрудничеството и взаимопомощта между държавите членки и ще се гарантира по-ефективното и последователно прилагане на действащите правила. Освен

[21] Дания, Финландия, Франция, Италия, Нидерландия, Португалия, Швеция и Словакия.
[22] Хърватия, Кипър и Гърция.
[23] Австрия, Чешката република, Германия, Унгария, Ирландия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Полша, Румъния, Испания и Обединеното кралство.
[24] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

това през 2019 г. беше създаден Европейският орган по труда (ЕОТ)[25], чиято основна цел е да се гарантира справедлива трудова мобилност на вътрешния пазар. Една от основните задачи на ЕОТ е 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.

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

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

1. Приложно поле на Директива 2002/15/ЕО

В директивата са установени правила, определящи, между другото, адекватните почивки по време на работа, 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[26] относно работното време, в която са установени основни изисквания за организацията на работното време на работещите във всички сектори.

2. Аспекти на изпълнението в държавите членки

Само Литва[27] посочва, че националните разпоредби за изпълнение на Директива 2002/15/ЕО са били изменени през периода 2017—2018 г. Литва е изменила разпоредбите, уреждащи работното време и периодите на почивка, включително използваните определения, напр. максимално работно време на транспортните работници, периоди на почивка, нощен труд, записване на работното време и информация за работниците[28].

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

[26] 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).

[27] Изменения на разпоредбите на Правителствена резолюция № 496 от 21 юни 2017 г. относно прилагането на Литовския кодекс на труда, регламентиращ определенията, използвани в рамките на договорености, уреждащи работата и почивката.

[28] Правителствена резолюция № 496 от 21 юни 2017 г. относно прилагането на Литовския кодекс на труда чрез Резолюция № 587 от 14 май 2003 г.

Няколко държави членки и социални партньори съобщават за някои проблеми с изпълнението. Словашките власти и Конфедерацията на профсъюзите съобщават за липса на познания сред водачите и операторите относно законодателството за работното време. Това мнение се споделя от шведските власти, които съобщават, че недостатъчните познания са особено разпространени сред работодателите и самостоятелно заетите лица.

Няколко органа също съобщават за необходимост от допълнително изясняване на някои определения в Директива 2002/15/ЕО. В Италия социалните партньори призовават за допълнително изясняване на определенията за „работно време“ и „време, отдадено на всички дейности в областта на автомобилния превоз“ в директивата. Португалските власти споделят подобни опасения, и по-специално призовават за изясняване на „периодите на разположение“. Германските власти съобщават за трудности при оценката на това, което се смята за „работно време“, по-специално при контрола на цифрови данни.

За недостиг на човешки ресурси съобщават също и словенските профсъюзи, както и социалните партньори в Германия. Люксембургските власти, както и някои германски провинции, също съобщават, че дейностите им са били възпрепятствани от недостатъчен персонал в правоприлагащите органи. И накрая, някои национални органи съобщават за трудности при контролирането на работното време на водачите, участващи в различни видове транспортни дейности[29] или при извършване на транспортни операции за няколко работодатели[30].

С изпратената информация Франция и Швеция подчертават, че е важно да се увеличи честотата на проверките за наблюдение на изпълнението на Директива 2002/15/ЕО за спазване на нормите на трудовото право на Съюза.

През последните три години Франция е реорганизирала своята система за инспекция на труда, създавайки секторни звена за транспортна инспекция, в които са наети служители, обучени да разбират специфичния характер на дейностите в сектора на автомобилния транспорт. Тези организационни промени са довели както до качествено, така и до количествено подобрение на проверките.

Гледната точка на шведските власти е, че увеличаването на броя на инспекциите води до по-голяма осведоменост относно правилата. Швеция има за цел да подобри комуникацията с отрасъла и да повиши осведомеността за негативните последици от нощния труд в контекста на цялостните усилия за подобряване на познанията за законодателството относно работното време сред работодателите и самостоятелно заетите лица.

[29] Кипър.
[30] Словения.

Въпреки тези споделени наблюдения остава трудно да се идентифицират тенденциите и нерешените проблеми на равнището на Съюза поради значителния брой непълни становища от държавите членки.

3. Тълкуване на Директива 2002/15/ЕО

Няколко държави членки съобщават за съдебно тълкуване от националните съдилища, които тълкуват някои разпоредби на Директива 2002/15/ЕО през 2017—2018 г. Швеция посочва, че чакат произнасяне по дело, свързано с възможността за сключване на колективен договор, дерогиращ части от националния правен акт, с който се транспонира Директива 2002/15/ЕО. Естония съобщава, че правните спорове относно прилагането на Директива 2002/15/ЕО са уредени от общи съдилища. В Словения са тълкувани съмненията относно йерархията на правните актове по въпроса дали обедните почивки следва да се отчитат като работно време. В Гърция е постановено, че разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО, които предвиждат, че периодите на почивка по време на работа и периодите на почивка не се смятат за работно време, не възпрепятстват приемането на национални разпоредби за по-добро регулиране на тези периоди. В Испания е имало редица съдебни дела, свързани с колективни трудови договори, заплащане на отпуск, време за пътуване и превоз на пътници с един конкретен случай относно промяна в работния ден и въздействието върху структурата на заплатите на водачите в пътническия транспорт.

4. Нарушения на разпоредбите за работното време

Няколко държави членки[31] посочват, че корекция на поведението е станала възможна в рамките на определен период, за да се избегне налагането на санкция. Правоприлагащите органи ще продължат със санкциите си само в случаите, когато пропускът не е отстранен. Във връзка с това от отрасъла в Швеция съобщават, че оценяват липсата на преки санкции, тъй като така се дава възможност на работодателите и самостоятелно заетите лица да внедрят нови начини на работа, като използват нови технологии или променят процедурите, за да се подобри спазването на правните изисквания.

Само девет държави членки[32] са предоставили количествени данни за установените нарушения. Този брой е стабилен в сравнение с предходния отчетен период, когато осем държави членки[33] са предоставили тази информация. Някои от докладващите държави членки са същите като в настоящия доклад. Недостатъчното количество данни не позволява да се правят изводи за целия ЕС.

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

[31] Австрия, Естония, Финландия, Швеция и Словакия.
[32] Австрия, Кипър, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Полша, Румъния и Испания.
[33] Австрия, Кипър, Чешката република, Финландия, Франция, Ирландия, Люксембург и Полша.

Съгласно изискванията в член 13 от Директива 2002/15/ЕО дванадесет държави членки[34] ясно посочват, че за целите на настоящата процедура по докладване са били проведени консултации със социалните партньори. Този брой е малко по-висок в сравнение с последния доклад (10 държави членки), но все пак показва, че повече от половината от държавите членки не включват социалните партньори в отчитането на прилагането на правилата за работното време. Някои държави членки посочват, че не са провели консултации със социалните партньори, тъй като от последния доклад насам не е имало ново развитие.

В докладите на пет от дванадесетте държави членки[35] становищата на социалните партньори не са отразени в отделен раздел или параграф, а в докладите на три от тях е посочено, че няма конкретно становище от социалните партньори[36]. По-скоро тяхното становище е включено в целия документ по начин, който не го отличава от възгледите на националните власти, или пък само се споменава, че социалните партньори нямат коментари. В докладите на седем държави членки[37] обаче становището на социалните партньори е обособено и разяснено в отделен раздел.

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

III. Заключения

Основният резултат от анализа на изпълнението и прилагането на социалните разпоредби на ЕС в сектора на автомобилния транспорт показва, че общите нива на прилагане и съответствие през периода 2017—2018 г. остават стабилни в сравнение с периода 2015—2016 г.

Въпреки че има непрекъснато намаляване на броя проверени работни дни, броят на установените нарушения остава стабилен, с намаление от 1 %. Това може да показва по-голяма ефективност при установяването на нарушения, но може да се обясни и с лекото увеличение на съотношението между проверките, извършени в помещенията, спрямо тези, извършени на пътя. Всъщност 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-ефективни от проверките на пътя.

Процентът на установените нарушения варира значително в целия ЕС, като за по-голямата част от установените нарушения е докладвано от малка група от седем държави членки.

[34] Кипър, Естония, Германия, Гърция, Италия, Литва, Полша, Португалия, Словакия, Словения, Швеция и Обединеното кралство.
[35] Кипър, Естония, Литва, Полша и Португалия.
[36] Кипър, Литва и Полша.
[37] Германия, Гърция, Италия, Словакия, Словения, Швеция и Обединеното кралство.

Струва си да се подчертае, че някои държави членки с много нисък процент на установени нарушения са сред държавите с най-висок процент на проверени работни дни. Този факт, съчетан с тенденцията за намаляване на броя проверени работни дни и ограничения капацитет за прилагане (човешки и финансови ресурси, умения и оборудване за контрол) в държавите членки, показва, че е наложително да се извършват по-целенасочени проверки.

Достъпът до данни, например за степента на риска, е от голямо значение на пътя, особено за да се даде възможност за по-целенасочени проверки и да се намалят ненужните „чисти“ проверки, т.е. проверки, при които не се установяват нарушения. Достъпът на пътните инспектори до данните за степента на риска ще бъде задължителен в съответствие с новите изисквания, въведени с Пакет за мобилност I.

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

Делът на различните видове нарушения остава сходен на този от последния отчетен период. Установените в помещенията нарушения, свързани със записите за времето на управление, възлизат на почти половината от всички установени нарушения, което показва затрудненията на предприятията да съхраняват съответните данни по подходящ начин. След влизането в сила на Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията на 1 януари 2017 г. някои държави членки са въвели по-високи наказателни такси, а други са коригирали размера на своите санкции по отношение на класифицирането на сериозните нарушения. Това може да възпре нарастващата тенденция при нарушенията, свързани със записите за времето на управление, тъй като липсващите записи за времето на управление се класифицират като много сериозно нарушение.

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

Комисията е уверена, че с Пакета за мобилност I, приет по време на изготвянето на настоящия доклад, ще се даде възможност за повишаване на ефективността на проверките и сътрудничеството между държавите членки. Комисията ще приеме акт за изпълнение въз основа на хармонизирана формула за оценка на степента на риска, като това ще даде възможност на правоприлагащите органи да определят бързо профила на дружеството,

което възнамеряват да проверят. По този начин те ще знаят дали едно дружество има ниска степен на риск (поради ниско ниво на нарушения на закона), или висока степен на риск (високо ниво на нарушения на закона). Освен това ранното откриване от разстояние на възможни манипулации и злоупотреби ще даде на правоприлагащите органи инструмент за избор на превозните средства, които да бъдат проверени. Всичко това ще намали броя на ненужните проверки и ще спести ресурси както на правоприлагащите органи, така и на водачите на превозни средства.

Комисията ще продължи да наблюдава прилагането на социалните разпоредби в автомобилния транспорт с помощта на държавите членки и ще напомни на държавите членки, че член 13, параграф 1 от Директива 2002/15/ЕО изисква от тях да включват становищата на социалните партньори като част от настоящата процедура по докладване. Държавите членки се насърчават да обмислят допълнителна проверка и контрол на действащите правила и да уведомят Комисията за случаите на различно тълкуване на разпоредбите на ЕС.