



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.11.2014 г.
COM(2014) 709 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно изпълнението през 2011—2012 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

(27-ми доклад на Комисията относно изпълнението на социалното законодателство във връзка с автомобилния транспорт)
{SWD(2014) 342 final}

I. Въведение

В настоящия доклад е направен преглед на изпълнението от държавите членки на четирите взаимосвързани законодателни акта, установяващи социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт и режима за прилагането им. Тези законодателни актове са, както следва: Регламент (ЕО) № 561/2006¹, с който се установяват разпоредбите за периодите на управление, спиране и почивка за професионалните водачи на МСП; Директива 2006/22/ЕО², с която се определят минималните изисквания за изпълнението на тези разпоредби; Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета³ относно уредите за регистриране на данните за движението, т.е. основният инструмент за контрол на спазването на социалните разпоредби от водачите на превозни средства и Директива 2002/15/ЕО⁴, в която се определят задължителни разпоредби относно организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (наричана по-нататък „Директива за работното време в автомобилния транспорт“).

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 изготвя доклад относно прилагането на този 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)

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 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. 36)

³ Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движение в автомобилния транспорт (ОВ L 3701 3.12.1985 г., стр. 8), отменен от 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)

⁴ 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).

№ 561/2006 могат да се представят в един документ, тъй като и двата законодателни акта обхващат един и същ отчетен период и установяват взаимно допълващи се разпоредби за правилата за професионалните водачи на превозни средства.

Настоящият доклад обхваща времевата рамка 2011—2012 г. Той се основава главно на националните доклади, срокът за чието подаване изтече на 30 септември 2013 г. Целта е в него да се направи преглед на начина, по който държавите членки са изпълнили посочения по-горе набор от законодателни актове, и да се изложат основните предизвикателства при правоприлагането и прилагането на действащите разпоредби. В доклада се съдържат както количествени, така и качествени данни относно проверките, извършени на пътя и в помещенията на предприятията, отритите нарушения, както и информация за изпълнението на Директивата за работното време в автомобилния транспорт. Докладът на Комисията е допълнен с работен документ на нейните служби, в който се съдържа допълнителна информация относно санкциите, сътрудничеството между държавите членки, мнения на правоприлагащи органи и подробни статистически данни.

Докладът се състои от четири раздела, обхващащи различни аспекти на изпълнението на социалното законодателство. В раздел I са представени обобщено качеството и своєвременността на подадените национални данни. В раздел II се предлага пълен анализ на националните количествени данни, предоставени относно проверките и нарушенията, а в раздел III е дадено описание на изпълнението от държавите членки на Директива 2002/15/ЕО. В раздел IV са представени основните заключения.

Целите и ключовите разпоредби на социалното законодателство в автомобилния транспорт, както и други аспекти и подробни статистически данни относно резултатите от извършените проверки, са описани в работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

Предаване на данните

Националните доклади за изпълнението на разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006 следва да бъдат подадени посредством стандартния формуляр, определен в Решение 2009/810/ЕО на Комисията⁵. В този стандартен формуляр са съчетани изискванията за докладване на тези два законодателни акта и с помощта на интерактивен формат на докладване чрез него се събират количествени и качествени данни, които са от много голямо значение за настоящия доклад.

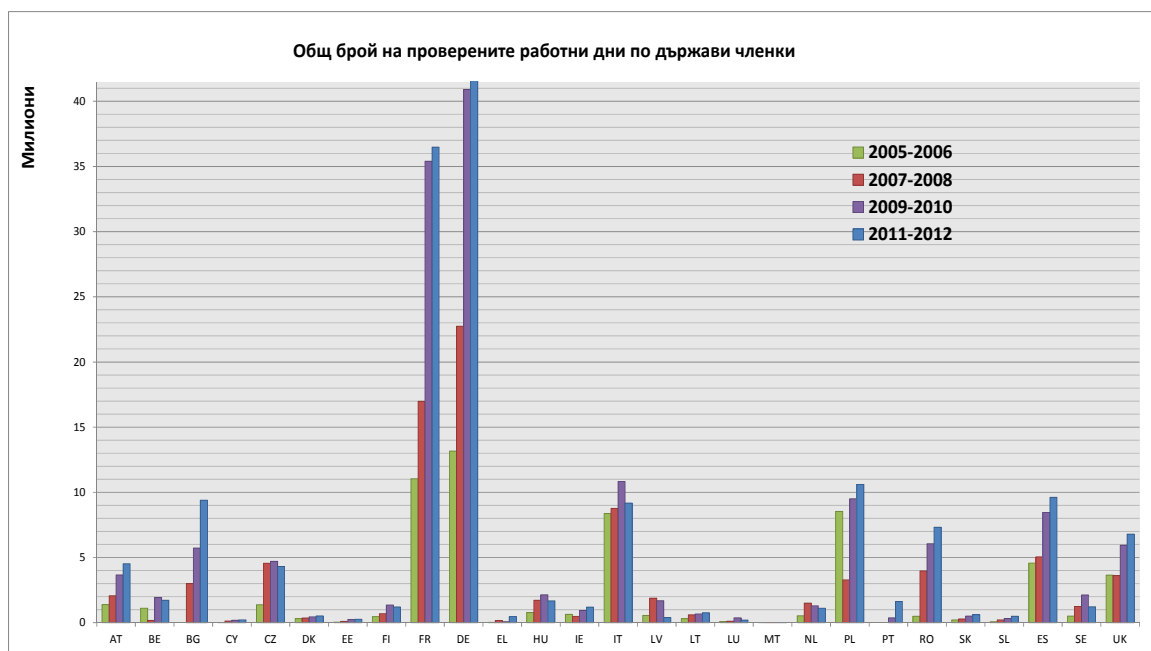
⁵ Решение 2009/810/ЕО на Комисията от 22 септември 2008 г. за изготвяне на стандартния отчетен формуляр, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 289, 5.11.2009 г., стр. 9).

Комисията отбелязва, че по принцип държавите членки са предоставили национални доклади с по-добро качество и навременност, отколкото предходните години, и би искала да ги насърчи да продължат по този път. Това се отнася по-специално до данните относно изпълнението на Регламент (ЕО) № 561/2005. По-задълбочено описание на подадените данни е включено в работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад (наречен по-нататък „придружаващият документ“).

II. Анализ на данните относно изпълнението на Регламент (ЕО) № 561/2006

1. Проверки

Съгласно член 2 от Директива 2006/22/ЕО минималният брой на проверките през 2011 г. и 2012 г. следва да обхване минимум 3 % от изработените дни от водачите на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламенти (ЕИО) № 561/2006 и (ЕИО) № 3821/85⁶.



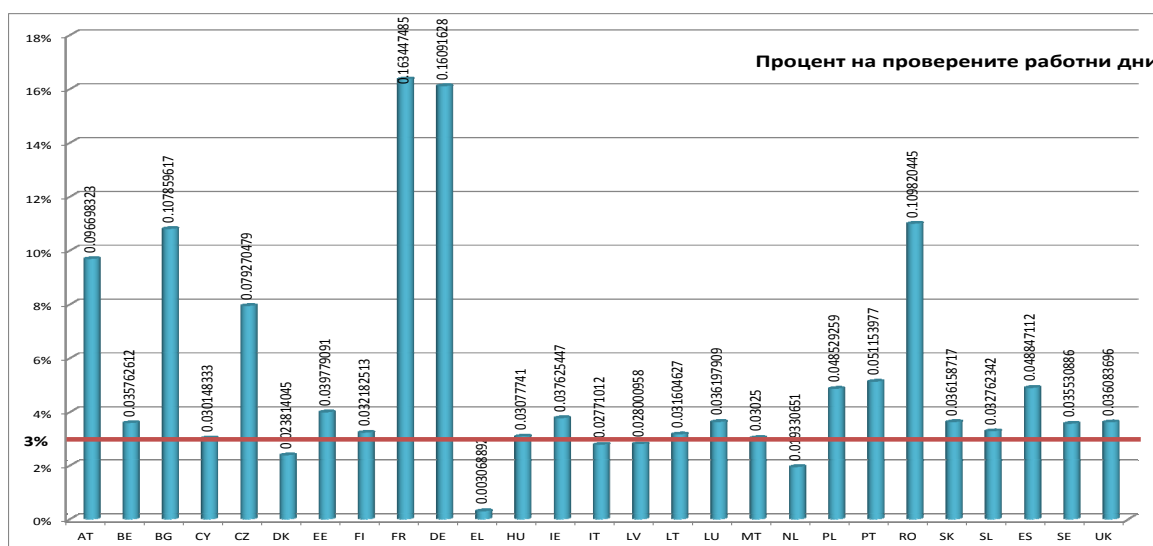
Фигура 1 — Общ брой на проверените работни дни по държави членки

⁶ Минималният процент се изчислява поотделно за всяка държава членка въз основа на общия брой работни дни от един водач през двегодишния период и общия брой на превозните средства, попадащи в обхвата на тези регламенти. Тези величини се умножават, като произведението е общият брой на изработените дни от водачите на превозни средства, попадащи в обхвата на тези регламенти, а 3 % от тази стойност е минималният брой на проверките, които следва да се извършат във всяка държава членка.

На фигура 1 е даден преглед на броя на работните дни, проверени във всяка държава членка, през настоящия и предходните периоди на докладване. **Средно взето, общият брой на работните дни, проверени в ЕС, е отбелязал повишение от 8,7 % от почти 146 милиона до около 158,6 милиона проверени работни дни.** Този ръст потвърждава общия ангажимент на държавите членки да засилят контрола за съответствие със социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт. Заслужава да се отбележи, че всички проверки са извършени от значително по-малък брой правоприлагащи служители за всички държави членки.

При по-подробно разглеждане на броя на ефективно проверените работни дни, отнесени към минималния брой работни дни, подлежащи на проверка (фигура 2), се вижда, че по-голямата част от държавите членки са извършили повече проверки, отколкото се изисква съгласно Директива 2006/22/ЕО. Държавите членки, като Гърция, Нидерландия, Дания, Италия и Латвия, които не са достигнали праговата стойност, се призовават да предприемат съответни корективни мерки за преодоляване на това изоставане. Комисията ще прецени необходимостта от предприемане на действия, за да се гарантира правилното прилагане на Директива 2006/22/ЕО.

Подробно описание на спазването на праговата стойност е дадено в придружаващия документ.



Фигура 2: Процент на проверените работни дни по държави членки

По отношение на вида на проверките в член 2 от Директива 2006/22/ЕО се определя съотношението между броя на пътните проверки (изразен като брой на подлежащите на проверка работни дни) и проверките в помещенията на предприятията, като това съотношение следва да бъде не по-малко от съответно 30 % и 50 %. Следва да се подчертае, че в съответствие с член 2 от Директива 2006/22/ЕО изчисляването на това съотношение се основава на броя на действително извършените проверки от всяка

държава членка, а не на минималния брой на работните дни, подлежащи на проверка. Въпреки това за настоящия отчетен период повечето от проверките са извършени на пътя. **Средно 80 % от всички проверки са извършени на пътя, което показва слабо подобрене спрямо 82 % през предшестващия отчетен период.** Само Ирландия е била под праговата стойност за пътните проверки.

1.1 Пътни проверки

Общо през периода 2011—2012 г. над 8,6⁷ милиона превозни средства и приблизително 8,7 милиона водачи са подложени на проверки на пътя. Тези стойности представляват спад от съответно 11,3 % и 19,4 % спрямо предходния отчетен период и се дължат на съответни увеличения на броя на проверките в помещенията на предприятията. Причините за по-голям брой на водачите от този на превозните средства са две: изискването за двама водачи и липсващите данни по този въпрос от Дания относно броя на превозните средства, проверени на пътя.

Проверките в държавите членки са били в повечето случаи на национални превозни средства и водачи, възлизащи съответно на 69 % и 68 % от всички превозни средства или водачи, проверени на пътя. Само в осем държави членки, а именно в Австрия, Франция, Унгария, Белгия, Литва, Люксембург, Малта и Словения, тенденцията е обратна и там са проверени повече чуждестранни превозни средства и водачи. Това в някои случаи може да се обясни с големината или с географското положение на тези държави членки. Подробните проценти са дадени в придружаващия документ. Тъй като недопускането на дискриминация е един от основните принципи на Договорите за създаване на ЕС, Комисията може да обсъди вземането на съответни мерки с цел да се гарантира еднаквото третиране на водачите и операторите в държавите членки, където се извършват по-често проверки на чуждестранни водачи и оператори.

1.2 Проверки в помещенията на предприятията

Налице е определен напредък по отношение на броя на предприятията, проверени от държавите членки, който е повече от два пъти по-голям в сравнение с отчетния период 2007—2008 г. През периода 2011—2012 г. той е възлизал на 146 000⁸ и се е повишил с 42 % в сравнение със 103 000 през предходния отчетен период. Над 31,7 милиона работни дни са проверени в помещенията на предприятията, което означава, че темпът на растеж се е забавил, тъй като увеличението между отчетните периоди 2007—2008 г. и 2009—2010 г. е възлизало на 79 %, докато между настоящия и последния период то е

⁷ Дания не е изпълнила задължението си да предостави броя на превозните средства, проверени на пътя.

⁸ Финландия не е предоставила данни за броя на предприятията, в чиито помещения са извършени проверки през отчетния период 2011—2012 г. За периода 2009—2010 г. Финландия, Люксембург, Испания и Швеция не са предоставили данни за броя на проверените предприятия.

20 %. Динамиката на тези развития следва да се разглежда във връзка с повишенията на минималните прагови стойности, извършени през предходните отчетни периоди⁹. Поради това общото увеличение с 8,7 % на броя на работните дни, проверени на пътя и в помещенията на предприятията, и намалението на броя на превозните средства и водачите, проверени на пътя, са допринесли, взети заедно, за по-интензивните дейности в помещенията.

2. Нарушения

Всички държави членки са предоставили данни относно откритите нарушения, макар и с различна степен на подробност. **След значителния и постоянен ръст на нарушенията, докладвани през предходните 6 години на европейско равнище, който е свързан с увеличенията на броя на работните дни, подлежащи на проверка, за настоящия отчетен период се наблюдава обратна тенденция, отбелязваща спад с 14 % на броя на откритите нарушения спрямо последния период.** Този брой следва да се разглежда във връзка с увеличението от 8,7 % на броя на проверените работни дни. В действителни стойности това означава спад от 4,5 милиона нарушения, докладвани през 2009—2010 г., до приблизително 3,9 милиона през настоящия отчетен период. Тази промяна може да се тълкува като резултат от по-доброто спазване на разпоредбите на социалното законодателство благодарение на добре установени практики на правоприлагане и по-голяма информираност на водачите на превозни средства относно социалните разпоредби. Това се основава на презумпцията, че практиките за промяна на данните на тахографите не са нарушили съществено констатациите от проверките.

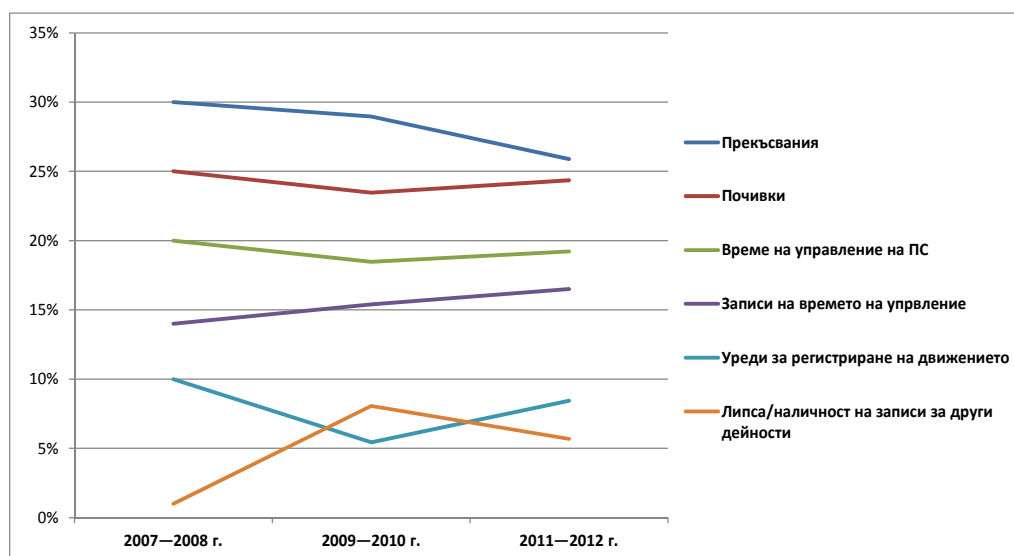
Следващата таблица е показва, че съотношенията между различните категории нарушения остават на сходни равнища с тези в предходните отчетни периоди. Лекият спад, наблюдаван при нарушенията във връзка с почивките по време на работа или липсата на записи за други видове дейности, е балансиран от увеличения брой записи за времето на управление на превозното средство и нарушенията при контролните уреди за регистриране на данните за движението.

Период	Прекъсвания	Почивки	Време на управление на ПС	Записи за времето на управление на ПС	Уреди за регистриране на движението	Липса/наличност на записи за други дейности

⁹ През 2008 г. праговата стойност е била повишена от 1 % на 2 %, а през 2010 г. тя е нараснала до 3 %, докато през настоящия отчетен период не са правени изменения на тази стойност.

2011— 2012 г.	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009— 2010 г.	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007— 2008 г.	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Таблица 1 — Категории на нарушенията, открити на пътя и в помещенията

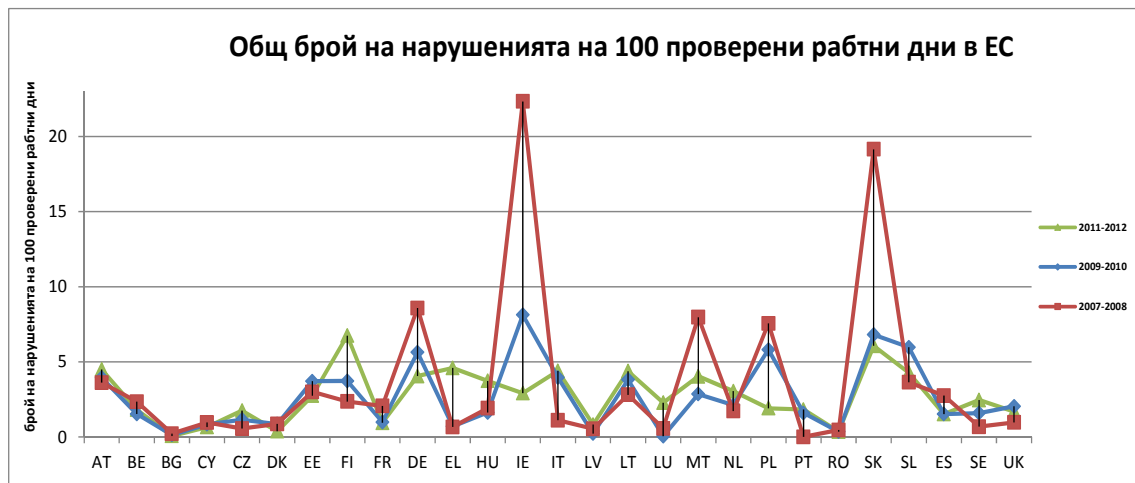


Фигура 3 — Категории на нарушенията, открити на пътя и в помещенията

Категориите на нарушенията, открити на пътя и в помещенията на предприятията, са описани поотделно в придружаващия документ.

В сравнение с предходните отчетни периоди, през 2011—2012 г. средният процент на откритите нарушения е спаднал значително с 22 % и възлиза на 2,43 нарушения на 100 проверени работни дни. Създава се впечатлението, че **проверките в помещенията на предприятията са по-ефективни от *ад хок* проверките на пътя**, тъй като процентът на откриване в помещенията е три пъти по-голям от този на пътя. Следва обаче да се отбележи, че през предходния отчетен период процентът на откриване на нарушенията в помещенията е бил 5 пъти по-голям от процента на откриване на пътя. Тази промяна се дължи главно на значителния спад на случаите на откриване в помещенията от 8,65 през 2009—2010 г. до 5,29 на 100 дни през настоящия отчетен период. Има големи различия между държавите членки в броя на откритите нарушения в помещенията за 100 дни — от 0,01 в България до 22,38 в Германия. Изглежда, че промяната в средния за ЕС процент на откриване на нарушения в помещенията е

повлияна от значителен спад (с 27 %) на броя на докладваните нарушения в помещенията в Германия, която през настоящия отчетен период продължава да има най-голям дял от всички нарушения, открити в помещенията в Европа (53,9 %).



Фигура 4 — Брой на нарушенията, открити на 100 проверени работни дни през 2007—2008 г., 2009—2010 г. и 2011—2012 г.

Въпреки разнопосочните флуктуации в отделните държави членки при броя на нарушенията, открити през отчетния период¹⁰, средно взето, има ясно изразен спад на броя на докладваните нарушения, който е дори още по-подчертан, като се вземе предвид нарастването на броя на проверените работни дни. Подробно описание на процентите на откриване на нарушения в държавите членки е включено в придружаващия документ. Тези **различия в процентите на откриване показват, че Европейският съюз е все още далеч от установяването на зона на хармонизирано правоприлагане поради различните ресурси и практики на правоприлагане при проверки на съответствието със законодателството в сектора на автомобилния транспорт, както и поради различните системи за налагане на санкции.**

2.1 Нарушения, открити на пътя

През периода 2011—2012 г. са открити 2,2 милиона нарушения на пътя на европейско равнище, което представлява 58 % от всички открити нарушения на пътя и в помещенията на предприятията. Това показва спад в количествено изражение с почти 50 хиляди, което означава с 2 % в сравнение с предходния отчетен период. На всеки

¹⁰ Подробна информация относно промените в определени държави членки е включена в придружаващия документ.

100 проверени работни дни са открити 1,74 нарушения спрямо 1,9 през предходния отчетен период.

Средно 64 % от нарушенията са открити при национални превозни средства¹¹, което съответства на дела от 69 % на националните превозни средства, проверени в Европа. Има обаче държави членки, където броят на откритите нарушения с чуждестранни граждани преобладава, а именно Люксембург (75 %), Белгия (72 %), Литва (59 %), Швеция (57 %), България (56 %), Словения (55 %), Австрия (55 %), Франция (54 %) и Обединеното кралство (53 %). Тази тенденция може да се обясни с факта, че всички от горепосочените държави членки са извършили повече проверки на чуждестранни превозни средства, с изключение на България, Швеция и Обединеното кралство. В случая с тези три държави членки откритите нарушения на чуждестранни граждани са непропорционално по-чести. По-специално в случая с България, където при 25 % проверени чуждестранни превозни средства са открити 56 % от извършените нарушения, и с Швеция, която е извършила 34 % проверки на чуждестранни превозни средства, довели до 57 % от откритите нарушения. Ръстът на броя на нарушенията, извършени от непребиваващи на нейната територия лица буди известно безпокойство в Швеция, тъй като процентът в сравнение с предходния отчетен период е нараснал от 31 % на 57 %. Заслужава да се добави, че в държави членки като Белгия, България, Франция, Люксембург, Словения и Обединеното кралство тази тенденция продължава от предходния отчетен период.

2.2 Нарушения, открити в помещенията на предприятията

По време на настоящия отчетен период държавите членки са докладвали общо над 1,6 милиона нарушения, открити в помещенията на предприятията, което представлява 42 % от общия брой на нарушенията. Това съответства на спад от 26 % в сравнение с предходния двугодишен период. Тези цифри следва да се разглеждат във връзка с броя на проверените предприятия, който е нараснал с 42 %¹². Като се вземат предвид тези два аспекта, може да се отбележи реално подобрене на съответствието със социалните разпоредби.

По отношение на честотата на докладваните нарушения на 100 проверени работни дни европейската средна стойност отбелязва положителна тенденция и спада от 8,65 на 5,29. Разгледано паралелно с лекия спад на честотата на нарушенията, открити на пътя, може да се заключи, че всички дейности, насочени към по-добро съответствие със

¹¹ В Дания броят на откритите нарушения с чуждестранни граждани е възлизал на 90 %. Този резултат не е обаче представителен поради значителното количество липсващи данни, на които се основава това изчисление. Поради това посоченият брой не е включен в средната стойност за Европейския съюз.

¹² Вж. бележка под линия 12.

социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт, започват да дават резултати.

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

1. Въведение

Тази глава е посветена на изпълнението от държавите членки през 2011—2012 г. на Директива 2002/15/ЕО, наречена също „Директива за работното време в автомобилния транспорт“. В съответствие с член 13 от тази директива държавите членки са длъжни да представят на Комисията доклад за нейното изпълнение на всеки две години, като посочват мненията на работниците и работодателите на национално равнище. Описателни части за транспонирането на тази директива в държавите членки, мненията на заинтересованите страни относно изпълнението и мониторинга, разпоредбите за проверки в държавите членки и въпросите на правоприлагането са включени в придружаващия документ.

2. Директива 2002/15/ЕО

В директивата са установени правила относно, *inter alia*, достатъчните почивки през работния период, максималната средна работна седмица и нощния труд. Нейните разпоредби допълват правилата относно времената на управление на превозното средство, периодите на прекъсвания и 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/ЕО¹³ относно работното време, в която са установени основни изисквания за организацията на работното време за всички работещи. В Хартата на основните права на Европейския съюз обаче се съдържат разпоредби относно работното време и условията на труд съгласно нейния член 31, които трябва да бъдат спазвани, когато се прилага законодателството на ЕС. Определен брой основни защитни разпоредби на общата Директива за работното време, включително правилата за годишен отпуск и безплатна оценка на здравословното състояние за работниците, които полагат нощен труд, са приложими и за транспортните работници в автомобилния транспорт.

3. Представяне и качество на националните доклади

¹³ 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).

Комисията установи общ формат на докладване с оглед да се улеснят усилията за докладване на държавите членки, да се намали административната тежест и да се избегнат прекомерни закъснения при представяне на докладите на държавите членки. Качеството на подаване обаче е твърде различно. Нидерландия не е предоставила никаква информация и посочва, че няма промени в сравнение с предходния период. Няколко държави членки¹⁴ са подали непълни доклади. В повечето национални доклади е включена информация относно изпълнението на Директива 2002/15/ЕО, както и за оценката на нейната ефективност. Въпреки това, поради непълнотата на подадената информация резултатите от този анализ не могат да се разглеждат като представителни за целия Европейски съюз.

4. Аспекти на изпълнението в държавите членки

Прегледът на законодателните актове за транспониране на Директива 2002/15/ЕО на национално равнище е включен в придружаващия документ. По време на настоящия отчетен период **много държави членки информираха за изменения на своята законодателна рамка, имащи за цел включването на самостоятелно заети водачи на транспортни средства в нейния обхват**, а именно България, Дания, Германия, Ирландия, Люксембург, Малта (където този процес продължава), Полша, Португалия, Швеция и Обединеното кралство.

Що се отнася до колективните трудови договори, в Европейския съюз се наблюдават различни системи. Те варират от системи, където няма сключени колективни трудови договори (напр. Малта), до такива с установени колективни договори, предвиждащи евентуална дерогация от ограничението за работното време (напр. Италия). В Испания има един рамков колективен трудов договор в сектора на автомобилния транспорт, който е съгласуван на правителствено равнище, а 26 колективни трудови договори са сключени на автономно общинско или провинциално равнище. В Люксембург колективни трудови договори са сключени за водачи на автобуси и допълнителни работници на частни автобусни предприятия, както и за транспортния и логистичния сектор.

Португалия съобщава за положителни аспекти на транспонирането благодарение на изясняване на периодите на разположение и организацията на работното време на мобилните работници. Литва и Естония уверяват, че не са срещнали трудности при изпълнението на Директива 2002/15/ЕО, тъй като Литва е осигурила обучение и консултации за работодателите и техни упълномощени представители.

Директива 2002/15/ЕО се счита за добър набор от договорености, които са помогнали за уточняване на определението на работното време и неговите ограничения. Гърция

¹⁴ Белгия, Кипър, Унгария, Латвия, Нидерландия, Румъния и Швеция.

обаче посочва, че някои разпоредби на тази директива се дублират с разпоредби на Регламент (ЕО) № 561/2006, което е довело до проблеми за предприятията и работниците. Испания е установила проблеми при прилагане на разпоредбите относно изчисляване на периодите на разполагаемост на водачите. Същият въпрос е разгледан и от Чешката република. Има объркване относно прилагането на разпоредбата за работното време, по-специално когато водачите прекарват известно време, чакайки между два пробег, и тези периоди са предварително известни¹⁵.

По принцип, с оглед да се улесни практическото прилагане на Директива 2002/15/ЕО, Ирландия и Швеция са разработили и разпространили указания за операторите относно начините за спазване на разпоредбите на тази директива.

4.1 Нарушения срещу разпоредбите за работното време

Само няколко държави членки¹⁶ са предоставили статистически данни за откритите нарушения, което не е достатъчно за извличането на общи заключения. В сравнение с предходния отчетен период същият брой държави членки са предоставили данни за нарушенията. Всички държави членки се приканват да включат тази информация в следващите доклади.

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

Шестнадесет държави членки¹⁷ потвърдиха, че са провели консултации със заинтересованите страни, както се изисква от Директива 2002/15/ЕО, което представлява подобрение в сравнение с отчетния период 2007—2008 г., когато само девет държави членки са докладвали за изпълнението на това задължение.

По принцип има консенсус между работодателите и работниците, че Директива 2002/15/ЕО е допринесла за защитата на здравето и безопасността на работниците. В Ирландия работодателите считат, че ограниченията на работното време са направили

¹⁵ В член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО „работното време“ се определя като „времето от началото до края на работа, през което мобилният работник е на индивидуалното си работно място, на разположение на работодателя и упражнява своите функции или дейности, т.е.: времето, отдадено на всички дейности в областта на автомобилния превоз, и периодите, през които той не разполага свободно с времето си и е задължен да бъде на работното си място и да е в готовност да започне нормална работа с някои задачи, свързани с изпълнение на дежурство, и по-специално през периодите на очакване на товарене или разтоварване, когато продължителността им не може да се предвиди предварително“.

¹⁶ Австрия, България, Кипър, Чешката република, Гърция, Полша, Испания.

¹⁷ България, Чешката република, Германия, Дания, Естония, Гърция, Испания, Финландия, Франция, Ирландия, Литва, Малта, Полша, Словакия, Словения и Обединеното кралство.

по-атрактивна професията на водач на превозно средство. Някои от националните социални партньори изразяват безпокойството си поради липсата на последователност при правоприлагането и прилагането на действащите разпоредби и изтъкват необходимостта от пояснение на някои специфични аспекти, като компенсацията за нощен труд. По-подробни мнения на консултираните страни са включени в придружаващия документ.

IV. Заключение

В настоящия доклад са анализирани тенденциите в прилагането и правоприлагането през периода 2011—2012 г. във всички държави членки в контекста на спазването на социалните разпоредби на ЕС.

Обхватът на настоящия документ е определен от Директива 2006/22/ЕО и Решение 2009/810/ЕО на Комисията, с които се определя какви стандартни данни относно Регламент (ЕО) № 561/2006 и Директива 2002/15/ЕО да бъдат подавани: главно брой и вид на извършените проверки и брой и вид на откритите нарушения. През този отчетен период качеството и своєвременността на подаваната информация са се подобрили, което даде възможност на Комисията да извлече по-надеждни заключения относно прилагането на социалните разпоредби на европейско равнище.

Докладът показва, че се наблюдават определени подобрения в правоприлагането и прилагането на законодателството относно социалните разпоредби. Средно взето, общият брой на работните дни, проверени в ЕС, се е повишил с 8,7 % от почти 146 милиона до около 158,6 милиона проверени работни дни, докато минималната прагова стойност на проверките от 3 % е останала непроменена. Заслужава да се отбележи, че всички проверки са извършени от значително по-малък брой правоприлагащи служители за всички държави членки. Този ръст потвърждава общия ангажимент на държавите членки да засилят контрола за съответствие със социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт. Както и в последните два доклада обаче, повечето държави членки не са изпълнили задължението си да постигнат праговата стойност от проверки в помещенията от минимум 50 % от общите работни дни и преобладаващото мнозинство от проверките са извършени на пътя. Комисията ще наблюдава развитието на нещата в тази област. Ако не бъдат установени подобрения през следващия отчетен период 2013—2014 г. в съответните държави членки, Комисията ще стартира официално проучване с държавите — членки, които не са изпълнили задължението си да спазят изискванията за проверки в помещенията на предприятията.

В съответствие с член 2 от Директива 2006/22/ЕО праговата стойност на минималните проверки на броя на работните дни на водачите на превозни средства ще бъде повишена на 4 %, след като повече от 90 % от всички проверени превозни средства

бъдат оборудвани с цифрови тахографи. През настоящия отчетен период 56 % от проверените на пътя превозни средства са били оборудвани с цифрови тахографи. Следователно няма основание за повишаване на минималната прагова стойност на проверките на 4 % от работните дни на водачите.

Важно за националните органи е да гарантират, че проверките се извършват без дискриминация, основана на националността на водачите/държавата членка на регистрацията на превозните средства. Държавите членки следва подробно да проучат своите данни и да дадат съответни указания на контролните органи с оглед да бъде избегнато неравнопоставеното третиране на чуждестранните граждани.

След значителния и постоянен ръст на нарушенията, докладвани през предходните шест години на европейско равнище, който е свързан с увеличението на броя на работните дни, подлежащи на проверка, за настоящия отчетен период се наблюдава обратна тенденция, отбелязваща спад на броя на откритите нарушения спрямо последния период. Тази промяна, разгледана заедно с увеличението на броя на проверените работни дни, може да се тълкува като резултат от по-доброто спазване на разпоредбите на социалното законодателство благодарение на добре установени практики на правоприлагане и по-голяма информираност на водачите на превозни средства относно социалните разпоредби. В това отношение усилията на държавите членки и на Комисията, като обяснителни бележки, обучение на правоприлагащите органи и пр., започват да дават резултати.

Анализът на процентите на откриване на пътя и в помещенията на предприятията показва, че проверките в помещенията остават по-ефективни от *ад хок* проверките на пътя. Различията в процентите на откриване между държавите членки показват, че Европейският съюз е все още далеч от установяването на зона на хармонизирано правоприлагане поради различните ресурси и практики на правоприлагане при проверки на съответствието със законодателството в сектора на автомобилния транспорт.

Почти всички държави членки са предоставили информация за съгласувани проверки, което показва подобрение в сравнение с предходния период не само по отношение на качеството на докладване, но и на броя на предприетите инициативи за сътрудничество. Сътрудничество е налице най-често между съседни държави членки и то се допълва от дейности в рамката на организацията „Euro Contrôle Route (ECR)“, която осъществява сътрудничество в по-голям мащаб.

Националните доклади относно изпълнението на Директива 2002/15/ЕО не дават възможност, заради своите непълноти, за задълбочен анализ на въздействията на този законодателен акт върху здравето и безопасността на водачите или върху безопасността на движението по пътищата. Много държави членки са включили самостоятелно

застите водачи на транспортни средства в обхвата на своите законодателни рамки, макар понякога да се създава впечатлението, че това създава проблеми с правоприлагането.

Мнозинството от държавите членки потвърдиха, че са провели консултации със заинтересованите страни. По принцип социалните партньори признават, че адекватното правоприлагане на Директива 2002/15/ЕО е предпоставка за осигуряването на подходящи условия на труд и лоялна конкуренция.

За да извърши оценка на други важни аспекти на изпълнението на социалните разпоредби в сектора на автомобилния транспорт, включително прилагането на съдебната практика на Съда на Европейския съюз, прилагането на изключенията и санкциите с оглед на Хартата на основните права на Европейския съюз, Комисията ще инициира всеобхватна оценка на функционирането на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт.