



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Времето на управление и периодите на почивка на водачите са регламентирани в правото на ЕС от 1969 г. Към момента Регламент (ЕО) № 561/2006¹ („Регламент за времето на управление“) определя минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и дневните и седмичните периоди на почивка. Той също така изисква да се използват тахографи като основно средство за проверка на спазването на тези изисквания. За да бъдат съобразени тахографите с развитието на технологиите, бяха приети поредица регламенти, най-новият сред които е Регламент (ЕС) № 165/2014 относно тахографите в автомобилния транспорт („Регламент за тахографите“). Той въведе „интелигентните контролни уреди за регистриране на данните за движението“ във връзка с услугата за позициониране, т.е. установяване на местоположението, функционираща чрез спътникова навигационна система.

Както Регламентът за времето на управление, така и Регламентът за тахографите са част от по-общите усилия за подобряване на условията на труд на водачите, за осигуряване на лоялна конкуренция между превозвачите и повишаване на пътната безопасност по европейските пътища. По-строгите изисквания към употребата на тахографи постепенно допринесоха за по-ефективно и съгласувано изпълнение в целия ЕС.

Последващата оценка на социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт и на неговото изпълнение, която беше извършена през периода 2015—2017 година² като част от Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), стигна до заключението, че Регламентът за времето на управление се е оказал само частично ефективен в подобряването на условията на труд на водачите и осигуряването на лоялна конкуренция между превозвачите. През посочения период пътната безопасност е повишена, но разбира се, тези подобрения не могат да се дължат единствено на Регламента.

Възникналите основни трудности са свързани със слабостите на самите правила, но също така и на недостатъчното им спазване и неспособността им да преодолеят новите социални и пазарни предизвикателства, пред които се изправя секторът. Целта на настоящото предложение, което е част от инициативата REFIT³, е да отстрани установените слабости и да съдейства за подобряването на условията на труд и за стопанска дейност в сектора. Тя ще бъде постигната чрез изясняване и актуализиране на някои разпоредби и чрез по-нататъшно усъвършенстване на употребата на днешните и бъдещите тахографи, за да се осигури най-ефективно изпълнение от гледна точка на разходите.

¹ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

² Последващата оценка обхваща Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2006/22/ЕО относно изпълнението на разпоредбите на Регламента и Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт.

³ Инициатива № 11 в приложение 2 към Работната програма на Комисията за 2017 г.

- **Съгласуваност с други предвидени инициатива в областта на автомобилния транспорт**

Настоящото предложение е част от текущия по-широк преглед на законодателството на Съюза в областта на автомобилния транспорт. То е тясно свързано с инициативата за подобряване на изпълнението по отношение на правилата за времето на управление и периодите на почивка, както и за установяване на специфични за сектора критерии за командироване на работници в автомобилния транспорт. То е тясно свързано и с текущия преглед на пазарните правила в следните области: достъп до професията автомобилен превозвач (Регламент (ЕО) № 1071/2009), достъп до пазара на международни автомобилни превози (Регламент (ЕО) № 1072/2009) и достъп до пазара на международни пътнически превози (Регламент (ЕО) № 1073/2009).

Социалните и пазарните правила представляват всеобхватна и съгласувана правна рамка и тяхното последователно и ефективно прилагане е ключът към изграждането на автомобилния транспорт като справедлив, безопасен, екосъобразен и социално устойчив сектор. Нито една от тези инициативи не е в състояние сама по себе си да се справи ефективно със съществуващите социални и пазарни предизвикателства.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението представлява принос към два от приоритетите на Комисията, а именно създаване на „по-дълбок и по-справедлив вътрешен пазар“ и „работни места, растеж и инвестиции“. То съответства на действията с цел да се води борба със социалната несправедливост и нелоялната конкуренция и да се изгради социална рамка за нови възможности за заетост и справедливи условия за стопанска дейност.

То отговаря на целите на Социалната програма на Комисията, тъй като една от нейните цели е да се осигурят достойни условия на труд и подходяща социална закрила, и на инициативата за създаване на стълб на ЕС на социалните права. То съответства също така на Хартата на основните права на Европейския съюз, по-специално в член 31 от която се предвижда правото на периоди на дневна и седмична почивка. Разпоредбите, които се съдържат в настоящото предложение във връзка със седмичната почивка, целят да се осигури по-голяма гъвкавост на превозвачите, като същевременно се позволява на работниците да запазят адекватни периоди на почивка и се отдава предпочитание на възможността за почивка у дома или с подходящо настаняване.

Предложението допринася за програмата REFIT, като изяснява и приспособява някои социални разпоредби и осигурява в по-висока степен тяхното по-ефективно изпълнение от гледна точка на разходите.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПРОЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Настоящото предложение изменя Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕС) № 165/2014 и следователно има същото правно основание, а именно член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност**

Съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС Съюзът има споделена компетентност с държавите членки да регламентира областта на транспорта. Действащите правила, обаче, могат да се изменят само от Съюза като законодател.

Слабостите в действащото законодателство означават, че държавите членки прилагат и изпълняват социалните правила на ЕС по различен начин. Насоките от страна на Комисията или саморегулирането на държавите членки не биха били достатъчни, за да се гарантира, че социалните правила в автомобилния транспорт се прилагат и изпълняват последователно навсякъде в Съюза. Затова е оправдано да се предприемат действия на равнището на Съюза.

В съответствие с член 154 от ДФЕС, който предвижда консултации с организациите на социалните партньори на европейско равнище по въпроси, засягащи заетостта и социалната област съгласно член 153 от ДФЕС, Комисията ще започне консултации, за да потърси становищата на социалните партньори по евентуалните насоки на действие на Съюза по отношение на Директива 2002/15/ЕО, която допълва разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006.

- **Пропорционалност**

Предложението се ограничава до строго необходимото за решаване на установените проблеми с неподходящите условия на труд за водачите и нарушенията на конкуренцията между превозвачите.

Както е посочено в раздел 7.2 от оценката на въздействието, предложението е за осъществяване на варианта на политика, който се смята за най-подходящото и пропорционално решение. Това решение осигурява равновесие между подобряването на условията на труд и почивка за водачите, като същевременно дава възможност на превозвачите да организират максимално ефикасно транспортните дейности, и ефективното и съгласувано трансгранично прилагане на действащите правила.

Предложението е съсредоточено върху опростяването и изясняването на действащите правила и съобразяването на някои правила с потребностите на сектора. По такъв начин правилата ще могат по-лесно да се спазват и да се прилагат съгласувано в целия Съюз. Предложението ще намали административната тежест за превозвачите и ще гарантира, че изискванията за административно сътрудничество и взаимопомощ между държавите членки са пропорционални на установените проблеми. В оценката на въздействието се стига до заключението, че предвидените мерки на политиката няма да окажат несъразмерно въздействие върху МСП.

- **Избор на инструмент**

Тъй като предложението въвежда ограничен брой изменения в два взаимосвързани регламента, избраният инструмент също е регламент. С оглед на ограничения брой предложени изменения не изглежда необходимо двата регламента да бъдат преработени.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Регламентът за времето на управление беше подложен на всеобхватна оценка по REFIT през периода 2015—2017 година⁴, която обхваща и Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време и Директива 2006/22/ЕО относно изпълнението на социалното законодателство. Оценката беше подпомогната с външно проучване.

Основните проблеми, които се отнасят конкретно до Регламента за времето на управление, са следните:

— различия в тълкуването и прилагането на разпоредбите за нормалната седмична почивка, които водят до несъгласувани национални мерки и неравнопоставеност на водачите и превозвачите;

— продължаваща злоупотреба с правилата за времето на управление, почивките по време на работа и периодите на почивка поради липсата на гъвкавост при тяхното прилагане, особено при непредвидени обстоятелства;

— неяснота на понятието частни превози и дейности с „нетърговска цел“, която води до различни тълкувания и неравнопоставеност на водачите и превозвачите;

— разпоредби относно почивките по време на работа, които не са подходящи за „екипно“ управление (шофиране в екип), което води до различия в практиката по прилагането;

— незадоволително състояние на административното сътрудничество и взаимопомощта между държавите членки, което пречи на ефективното и последователно трансгранично прилагане.

Тези проблеми водят до неблагоприятни последици за условията на труд и конкуренция и косвено възпрепятстват по-нататъшното повишаване на безопасността по пътищата.

Регламентът за тахографите не беше включен в последващата оценка по REFIT. Оценката обаче разкри, че една от слабостите на системата на правоприлагане е неравномерното и неефективно използване на контролните уреди за регистриране на данните за движението, включително тахографите, и на системите за обмен на данни. Функционалността на сегашната тахографска система би могла да се използва по-пълноценно до по-широкото навлизане на интелигентните тахографи.

- **Консултации със заинтересованите страни**

При изготвянето на настоящото предложение бяха проведени широки консултации със заинтересованите страни в съответствие с минималните стандарти за консултациите със заинтересованите страни, посочени в Съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (СОМ(2002) 704 окончателен).

⁴

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Процесът на консултации включваше събиране на мнения и на данни. Всички групи заинтересовани страни бяха поканени да дадат своя принос към процеса на консултации: национални министерства на транспорта, национални правоприлагащи органи, сдружения на автомобилни превозвачи на товари и пътници, спедитори, изпращачи, МСП, профсъюзи, водачи и други работници в автомобилния транспорт.

По-специално бяха проведени широки консултации с европейските социални партньори. Бяха използвани разнообразни открити и целеви методи и средства за консултиране:

— конференцията на високо равнище „Социален дневен ред за транспорта“, проведена на 4 юни 2015 г., започна широки дебати по социалните аспекти на автомобилния транспорт; присъстваха около 350 участници, главно: ръководители, експерти в областта на транспорта и социални партньори;

— целеви семинари в края на 2015 г., на които се събраха заинтересованите страни от сектора, представители на държавите членки и европейските социални партньори. Обсъжданията бяха съсредоточени върху функционирането на законодателството по социалните въпроси и вътрешния пазар в областта на автомобилния транспорт;

— конференция за автомобилния транспорт, проведена на 19 април 2016 г. Един от семинарите беше посветен на вътрешния пазар и социалните аспекти на автомобилния транспорт. Присъстваха около 400 участници, по-конкретно представители на държавите членки, членове на Европейския парламент и ключови заинтересовани страни, които обсъдиха целите и обхвата на планираните инициативи в областта на автомобилния транспорт;

— бяха проведени пет специално разработени за целта проучвания, за да се съберат становищата на националните министерства на транспорта (с ударение върху прилагането и тълкуването на правилата), правоприлагащите органи (с ударение върху практиката на прилагане, разходите и ползите), предприятията (с ударение върху въздействието на законодателството върху пазарните участници), профсъюзите (с ударение върху въздействието на законодателството върху водачите) и други заинтересовани страни, като например браншови сдружения (с ударение върху хоризонталните мнения за ефекта от законодателството). Бяха получени общо 1441 отговора (от които 1269 от автомобилни транспортни предприятия);

— събеседвания с 90 заинтересовани страни (37 от които с водачи), за да се проучи техният опит с начина, по който националните органи прилагат законодателството на ЕС в областта на автомобилния транспорт, ефективността на прилагането и предизвикателствата по спазването;

— обществена консултация⁵, проведена от 5 септември до 11 декември 2016 г. с цел да се потвърдят проблемите, установени в последващата оценка, и да се набележат потенциални решения. От общо получени 1378 отговора 1209 бяха от водачи, превозвачи, транспортни фирми, спедитори и граждани и 169 от национални органи, правоприлагащи органи, работнически организации и браншови сдружения;

⁵ Обобщение на констатациите: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

— извадково проучване на МСП, проведено от 4 ноември 2016 г. до 4 януари 2017 г. Анкетирани бяха 109 участници, които представиха своите становища по целите на прегледа на правната рамка и потенциалните решения;

— проучване, проведено по интернет сред водачи (бяха получени 345 отговора с мнения по потенциалните мерки. Тези мнения обаче не са напълно представителни, тъй като 140 отговора бяха от Нидерландия и 127 от Обединеното кралство).

— Комисията проведе проучване и сред националните органи и националните правоприлагащи органи (бяха получени 41 отговора от 27 държави — членки на ЕС, плюс Норвегия и Швейцария) и проучване сред превозвачите (бяха получени 73 отговора, но и тази анкета не беше напълно представителна, понеже 58 отговора бяха от Унгария); и

— събеседвания със 7 транспортни дружества, 9 национални браншови сдружения, 9 национални органа, 4 национални синдиката и 6 европейски социални партньори.

Европейските социални партньори в сектора на автомобилния транспорт бяха също така редовно информирани и консултирани по време на поредица двустранни срещи с Комисията и на редовните заседания на Комитета за секторен социален диалог в автомобилния транспорт и на работната група на социалните партньори.

Консултациите потвърдиха следните основни проблеми:

- 1) неадекватни условия на труд за водачите
- 2) нарушения на конкуренцията между превозвачите; и
- 3) регулаторна тежест за превозвачите и държавите членки.

В тях се откриха и основните правни проблеми във връзка с тези предизвикателства, а именно неясни или неподходящи социални правила, нееднакво тълкуване на правилата, несъгласувано и неефективно прилагане и незадоволително административно сътрудничество между държавите членки.

Що се отнася до предложените мерки на политиката, всички заинтересовани страни категорично подкрепиха засилването на правоприлагането и укрепването на сътрудничеството между правоприлагащите органи, въпреки че някои национални правоприлагащи органи изразиха загриженост поради евентуални допълнителни разходи за правоприлагането.

Въпросът за осигуряването на подходящи условия за почивка по време на редовната седмична почивка беше повдигнат от профсъюзите, националните органи, водачите, превозвачите и сдруженията на превозвачите.

Смесени бяха реакциите спрямо предложените проекти за изчисляване на средната седмична почивка и за осигуряване на по-голяма гъвкавост при прилагането на правилата за времето на управление и на почивка, която да позволи на водачите да се върнат у дома за нормалната си седмична почивка. Превозвачите и водачите се изказаха в подкрепа на тези мерки, докато синдикатите не ги подкрепиха, а правоприлагащите органи изразиха загриженост във връзка с ефективността на контрола за спазване на правилата.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Комисията беше подпомогната от външни изпълнители, които извършиха спомагателно проучване за последващата оценка през юни 2016 г.⁶ и отделно спомагателно проучване за оценката на въздействието, което беше завършено през май 2017 г.

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение е подкрепено от оценка на въздействието, за която Комитетът за регулаторен контрол даде положително становище с препоръки. Всички основни коментари на Комитета са отразени в редактирания вариант на оценката на въздействието (вж. приложение 1 към оценката на въздействието).

При оценката на въздействието бяха разгледани четири варианта на политиката. Първите три са кумулативни по отношение на повишаването на нивото на регулаторната намеса и очакваното въздействие, а четвъртият вариант е хоризонтален и предвидените в него мерки биха могли да се съчетаят с всеки от първите три варианта.

Първият вариант на политиката е съсредоточен върху изясняване на правната рамка и подобряване на сътрудничеството между правоприлагащите органи. Вторият е насочен към укрепване на правоприлагането. В третия вариант на политиката се предлагат съществени изменения в правилата, по-специално относно заплащането, основаващо се на постигнати резултати, и дерогации за местния и международния автобусен превоз на пътници. В четвъртия вариант на политиката се установяват специфични за сектора критерии за командироването на работници в автомобилния транспорт и се предвиждат конкретни мерки за правоприлагане. Той включва три подварианта според времевите прагове.

Вариант 1 на политиката изглежда най-неефективен за преодоляване на правната несигурност и неравнопоставеността между водачите и превозвачите. Основната причина е, че предложените в него мерки са доброволни и държавите членки биха могли да изберат дали да ги въведат или да не ги въвеждат. Доброволността само би засилила тревогата от нарастването на броя на националните мерки, с които трябва да се справят водачите и превозвачите.

Вариант 3 може да доведе до някои отрицателни странични ефекти за условията на труд на водачите в пътническите превози. Това се дължи на мярката за отлагане на седмичната почивка, която би увеличила индекса на умората с 20—33 % и би повишила рисковете за безопасността по пътищата с 4—5 %. По-високите индекси на умората и риска биха били свързани с намаляване с 3—5 % на разходите на превозвачите за спазване на правилата.

Предпочитаният вариант е съчетание от вариант 2 и вариант 4. Въздействието на вариант 4 на политиката засилва очаквания ефект от вариант 2, като подобрява условията на труд и почивка на водачите (намаляване на индекса на умората с 28 % и съкращаване на периодите извън дома с 43 % за водачите от държавите от ЕС-13 и с 16 % за водачите от ЕС-15). Освен това съчетаването на варианти 2 и 4 ще доведе до по-голяма синергия поради по-ефективното наблюдение за спазване на правилата за командироване, което ще спести разходи на превозвачите.

⁶

Окончателен доклад: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Съчетаването на варианти 2 и 4 като цяло е най-ефективният начин за решаване на проблемите, които са установени в оценката на въздействието. Според разчетите вариант 4 на политиката ще доведе до икономии за превозвачите, които предоставят трансгранични автомобилни транспортни услуги, в размер на около 785 милиона евро годишно по отношение на административните разходи. Икономии в резултат на предвидените във вариант 2 мерки не е възможно да бъдат определени количествено. Очаква се обаче те да намалят броя на нарушенията и следователно да намалят значителните разходи при несъответствие. Освен това вариант 2 ще даде възможност за по-ефикасни превози и ще стимулира по-честите връщания на водачите у дома. От друга страна обаче и двата варианта ще увеличат в неголяма степен разходите по прилагането на националните органи (между 1,3 % и 8 %) в преходния период, когато се въвеждат изменените правила. И двата варианта също така малко ще увеличат разходите по спазване на правилата за определени превозвачи, тъй като от тях ще се изисква да плащат за настаняване по време на нормалните седмични почивки извън превозното средство (приблизително 50—160 евро на курс).

Предложението отговаря на предпочитания вариант в оценката на въздействието.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението отговаря на целта на REFIT да се повиши ефективността на законодателството и да се намали регулаторната тежест за предприятията. Това се постига главно чрез опростяване и съобразяване на правилата с потребностите на сектора и чрез разширяване на употребата на цифрови записващи уреди (тахографи) с оглед на по-ефикасния контрол. Макар и да се очаква леко увеличение на разходите по правоприлагането за националните органи, това увеличение е оправдано от подобряването на условията на труд за водачите и на условия за стопанска дейност на превозвачите. По такъв начин ще се реализират икономии от разходи във връзка с неспазването. Предложението също така ще доведе до по-ефикасно правоприлагане, примерно чрез подобряване на характеристиките на бъдещия „интелигентен“ тахограф. Предложението не предвижда изключения за микропредприятията, понеже това би довело до неравностойни условия на конкуренция и неравностойни условия на труд.

Основни права

Предложението допринася за постигане на целите на Хартата на основните права и по-специално член 31 от нея, в който се предвижда правото на справедливи и равни условия на труд.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и мерки за наблюдение, оценка и докладване**

Промените в броя, вида и честотата на нарушенията на социалните права ще се наблюдават чрез съчетание от национални доклади за изпълнението и анализи на данните от правоприлагащите организации в ЕС. Въпросите за изпълнението и правоприлагането ще се наблюдават редовно и ще се оценяват от Комитета по автомобилния транспорт.

Други промени на пазара и потенциалното им въздействие върху условията на труд и на конкуренция ще се оценяват на основата на относимите данни, които се събират в рамките на други инициативи, по-специално преразглеждането на Регламента за достъпа до пазара на международни автомобилни превози (Регламент (ЕО) № 1072/2009) и Регламента за достъпа до професията автомобилен превозвач (Регламент (ЕО) № 1071/2009).

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Основните елементи на предложението са следните:

Регламент (ЕО) № 561/2006

Член 3

Член 3, буква (з) се изменя, за да поясни, че в светлината на решението на Съда на Европейския съюз по дело C-317/12 *Lundberg*, физическите лица, които използват превозни средства в приложното поле на Регламент (ЕО) № 561/2006 за превоз на стоки в рамките на занимание в свободното време, не са задължени да регистрират времето на управление и периодите на почивка и следователно не са задължени да притежават или използват тахограф или карта на водача.

Член 4

В член 4 се добавя буква с) с определение на широко използваното в Регламента понятие „превоз с нетърговска цел“, тъй като липсата на уеднаквено определение поражда несигурност и различия в тълкуването.

Член 6

Член 6, параграф 5 се изменя, за да се изясни задължението и да се хармонизира практиката водачът да регистрира всяка друга работа извън управлението на превозното средство и периодите на разположение. Пълните записи на всички дейности на водача, а не само на управлението, което се регистрира автоматично от тахографа, имат значение за ефективното наблюдение на работното поведение на водача, което би могло да доведе до умора и да породи рискове за безопасността по пътищата.

Член 7

Към член 7 се добавя трета алинея, за да поясни, че водачите, които управляват превозното средство в екип, могат да ползват задължителната почивка по време на работа в превозно средство, управлявано от друг водач. Това вече е установена практика съгласно незадължителните насоки на Комисията.

Член 8

Член 8 се изменя, за да се изяснят и съобразят изискванията за седмична почивка с потребностите на сектора и с установената практика при изготвянето на транспортните графици, по-специално при превозите на дълги разстояния. Целта е да се подобрят условията за почивка на водачите и да се улесни правоприлагането, по-специално чрез проверки на компенсациите, които се дължат на водача за намалена седмична почивка.

Член 8, параграф 6 се изменя, за да се поясни, че се допуска водачите да организират седмичните си почивки по-гъвкаво за период от четири поредни седмици, като се гарантира, че компенсацията за намалената седмична почивка се ползва заедно с нормалната седмична почивка в рамките на три седмици. Това изменение не променя сегашните изисквания относно максималното дневно и седмично време на управление.

Член 8, параграф 7 се изменя, за да уточни, че всяка компенсация за намалена седмична почивка трябва да се добави към нормалната седмична почивка с продължителност най-малко 45 часа. По такъв начин се улеснява проверката на почивката, ползвана като компенсация, и се дава възможност на водачите да се възползват от натрупване на седмични почивки.

В член 8 се добавя параграф 8а, за да се поясни, че не се допуска водачът да ползва седмична почивка от 45 часа или повече в превозно средство и че работодателят е длъжен да осигури на водача адекватно настаняване с подходящи условия за спане и хигиена, ако водачите не са в състояние да ползват седмична почивка на място за почивка по техен избор.

В член 8 се добавя параграф 8б, за да се доуточни задължението на транспортните предприятия да организират работата на водачите по такъв начин, че водачите да бъдат в състояние да се върнат у дома за седмична почивка най-малко веднъж в рамките на три поредни седмици.

Член 9

Член 9 се изменя, за да отрази съществуващата практика за ползване на почивка на ферибот или влак. Действащите правила не допускат регистриране на периоди на почивка от 24 или повече часа, които частично се ползват на ферибот или влак, като намалена седмична почивка. По такъв начин се създава ненужна тежест за водачите и превозвачите. Затова изменението уточнява, че когато придружава превозно средство, което е транспортирано с ферибот или влак, водачът има право да ползва и намалена седмична почивка на ферибота или влака.

Член 12

Член 12 се допълва с параграф 2, за да помогне на водача да се справи с непредвидени обстоятелства, които забавят превоза или пречат на водача да стигне до дома си за ползване на седмична почивка. В изменението се уточнява, че водачите могат да отлагат началото на седмичната си почивка, за да стигнат до дома си, при условие че спазват ограниченията за дневното и седмично време на управление и изискваната минимална продължителност на периода на седмична почивка.

Член 14

Член 14 се изменя, за да се уточни, че временните изключения от общите правила, предоставяни от държавите членки при спешни случаи, трябва надлежно да се обосноват с извънредните обстоятелства и спешността на тяхното преодоляване.

Член 15

Член 15 се допълва със задължението на държавите членки да информират комисията за националните си правила относно времето на управление, почивките по време на

работа и периодите на почивка, прилагани към водачите на автобуси, които са освободени от прилагането на регламента.

Член 19

Член 19 се изменя, за да уточни, че националните санкции, налагани за нарушения на регламента, следва да бъдат съразмерни на тежестта на нарушението съгласно класификацията в съответното законодателство на Съюза. В него също така се внася допълнение, че Комисията следва да бъде уведомявана за всички промени в националната система на санкциониране.

Член 22

Член 22 се изменя, за да осигури по-нататъшно задълбочаване на административното сътрудничество и на обмена на данни и информация между държавите членки. Целта е по-последователно и ефективно изпълнение на разпоредбите от настоящия Регламент и трансгранично прилагане.

Член 22, параграф 1 се изменя, за да се уточни, че взаимопомощта между държавите членки трябва да се предоставя без забавяне в ясно определените срокове по Директива 2006/22/ЕО.

Член 22, параграф 2 се допълва с буква в), която пояснява, че обменът на информация обхваща също така данните за степента на риска за предприятията и друга информация, която е необходима за осигуряване на ефективно и ефикасно правоприлагане.

В член 22, параграф 3, буква а) се уточнява, че определените органи за взаимодействие в общността трябва да отговарят за организирането на безпрепятствен обмен на информация.

Член 22, параграф 3 се допълва с буква б), за да поясни, че взаимопомощта е безплатна.

Член 25

Член 25, параграф 2 се изменя, за да уточни, че в случаите, когато е необходимо, Комисията приема актове за изпълнение с цел изясняване на разпоредби от настоящия регламент. Актовете следва да осигурят еднообразно изпълнение и прилагане на регламента.

Регламент (ЕС) № 165/2014

Член 8

Член 8 се изменя с оглед на по-нататъшно подобряване на характеристиките на „интелигентните“ тахографи с цел да се създадат възможности за по-точно установяване на местоположението на превозните средства, използвани за трансгранични превози. Така се улеснява прилагането на социалните правила.

Член 34

Член 34 се допълва със задължението на водачите да въвеждат в тахографа местоположението на превозното средство след пресичане на границата на най-

близкото подходящо място за спиране. По такъв начин се улеснява наблюдението на спазването на социалните правила. Това задължение не се отнася за водачи, използващи „интелигентни“ тахографи, които автоматично регистрират пресичането на граници.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Добрите условия на труд за водачите и справедливите условия за стопанска дейност на предприятията за автомобилен транспорт имат първостепенно значение за създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт. За улесняване на този процес е съществено социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, целесъобразни, лесно приложими и прилагани и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза.
- (2) След оценката на ефективността и ефикасността на изпълнението на действащите в Съюза социални правила в автомобилния транспорт и по-специално на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета⁹, бяха установени някои слабости в съществуващата правна рамка. Неясните и неподходящи правила за седмичната почивка, условията за почивка и почивките по време на работа при екипно управление, както и липсата на правила за връщането на водачите у дома водят до различия в тълкуването и в правоприлагащата практика в държавите членки. Неотдавна няколко държави

⁷ ОВ С , г., стр .

⁸ ОВ С , г., стр .

⁹ 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, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

членки приеха едностранни мерки, които още повече увеличават правната несигурност и неравнопоставеността на водачите и превозвачите.

- (3) Последващата оценка на Регламент (ЕО) № 561/2006 потвърди, че несъгласуваното и неефективно прилагане на социалните правила на Съюза се дължи главно на неяснота в правилата, неефективно използване на контролните уреди и недостатъчно административно сътрудничество между държавите членки.
- (4) Ясните, подходящи и еднакво прилагани правила са решаващи също така за постигането на целите на политиката да се подобрят условията на труд за водачите и по-специално да се осигури конкуренция без нарушения между превозвачите, и да се допринесе за пътната безопасност за всички участници в движението по пътищата.
- (5) Действащите изисквания за почивките по време на работа се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите при екипно управление. Ето защо е уместно изискването за регистриране на почивките по време на работа да се съобрази с особеностите на превозите, извършвани от водачи, които работят в екип.
- (6) Водачите, които извършват международни превози на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. Сегашните изисквания за редовната седмична почивка ненужно удължават това време. Поради това е желателно разпоредбата за редовната седмична почивка да се приспособи по такъв начин, че да улесни водачите да извършват превози в съответствие с правилата и да се връщат у дома за редовната седмична почивка, както и да получават пълна компенсация за всички периоди на намалена седмична почивка. Необходимо е също така да се предвиди превозвачите да организират работата на водачите по такъв начин, че периодите извън дома да не бъдат прекомерно продължителни.
- (7) Съществуват различия между държавите членки в тълкуването и прилагането на изискванията за седмичната почивка по отношение на мястото, където следва да се ползва седмичната почивка. Ето защо е уместно да се поясни това изискване, за да се осигури подходящо настаняване на водачите за периодите на нормална седмична почивка, ако тя се ползва извън дома.
- (8) Водачите често се сблъскват с непредвидени обстоятелства, поради които е невъзможно да се достигне желаното място за ползване на седмичната почивка, без да се нарушат правилата на Съюза. Желателно е да се облекчат водачите, когато трябва да се справят с такива обстоятелства, и да им се даде възможност да стигнат до мястото за седмичната почивка без да се нарушават правилата за максималното време на управление.
- (9) За да се намалят и предотвратят различията в практиката по правоприлагане и да се повишат още повече ефективността и ефикасността на трансграничното правоприлагане, от решаващо значение е да се установят ясни правила за редовно административно сътрудничество между държавите членки.
- (10) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за изясняване на разпоредбите от настоящия Регламент и за установяване на общи подходи към тяхното прилагане и изпълнение. Тези

правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011¹⁰.

- (11) За повишаване на ефективността на разходите по прилагането на социалните правила следва пълноценно да се използва потенциалът на днешните и бъдещите тахографски системи. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури по-точно установяване на местоположението, по-специално при международните превози.
- (12) Поради това Регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹¹ следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

- (1) в член 3, буква з) се заменя със следния текст:

„з) превозни средства или комбинации от превозни средства, използвани за превоз на стоки с нетърговска цел;“;

- (2) в член 4 се добавя следната буква с):

„с) „превоз с нетърговска цел“ означава всеки автомобилен превоз, различен от превоза под наем или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава възнаграждение и който не поражда доходи.“;

- (3) в член 6, параграф 5 първото изречение се заменя със следния текст:

„Водачът регистрира като друга работа всяко време, прекарано съгласно описаното в член 4, буква д), както и всяко време, прекарано за управление на превозно средство, използвано за търговски операции, които не попадат в обхвата на настоящия регламент, и регистрира всички периоди на разположение, определени в член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО в съответствие с член 34, параграф 5, буква б), точка iii) от Регламент (ЕС) № 165/2014. Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатката или като се използват устройствата за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване.“;

- (4) в член 7 се добавя следната трета алинея:

„Водач, който участва в екипно управление, може да реши да ползва 45-минутна почивка по време на работа в превозно средство, управлявано от друг водач, при

¹⁰ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

¹¹ 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 от за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

условие че водачът, който ползва почивката, не участва в подпомагане на водача, който управлява превозното средство.“;

(5) член 8 се изменя както следва:

а) в параграф 6 първата алинея се заменя със следния текст:

„6. През всеки четири последователни седмици водачът ползва поне:

а) четири нормални седмични почивки, или

б) две нормални седмични почивки от поне 45 часа и две намалени седмични почивки от поне 24 часа.

За целите на буква б) намалените седмични почивки се компенсират с равностоеен период на почивка, който се ползва без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.“;

б) параграф 7 се заменя със следния текст:

„7. Всяка почивка, ползвана като компенсация за намалена седмична почивка, непосредствено предхожда или следва нормална седмична почивка от поне 45 часа.“;

в) добавят се параграфи 8а и 8б със следния текст:

„8а. Нормалната седмична почивка и всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки, не се ползва в превозно средство. Тя се ползва при адекватно настаняване с подходящи условия за спане и хигиена;

а) осигурено или платено от работодателя, или

б) у дома или на друго частно място по избор на водача.

8б. Транспортното предприятие организира работата на водачите по такъв начин, че водачите да могат да прекарат у дома поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за намалена седмична почивка, в рамките на всеки период от три последователни седмици.“;

(6) в член 9, параграф 1 се заменя със следния текст:

„9. Чрез дерогация от член 8, когато водач придружава превозно средство, което е транспортирано с ферибот или влак, и ползва нормална дневна почивка или намалена седмична почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти с други дейности с обща продължителност не повече от един час. По време на посочената нормална дневна почивка или намалена седмична почивка водачът трябва да има достъп до койка или кушетка.“;

(7) в член 12 се добавя втора алинея със следния текст:

„При условие че пътната безопасност не е застрашена, водачът може да се отклони от разпоредбите на член 8, параграф 2 и член 8, параграф 6, втора алинея, за да може да стигне до подходящо място за настаняване в съответствие с член 8, параграф 8а, за да ползва дневна или седмична почивка там. Не се допуска отклонението да доведе до надвишаване на дневното или седмично време на управление или съкращаване на дневната или седмичната почивка. Водачът посочва причината за такова отклонение ръчно в регистрационния лист на записващото устройство или на разпечатката от записващото устройство, или в графика на своите дежурства най-късно при пристигането в подходящото място за настаняване.“;

(8) в член 14 параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. При спешни случаи държавите членки могат да предоставят при извънредни обстоятелства временно изключение за срок, непревишаващ 30 дни, което надлежно се обосновава и незабавно се съобщава на Комисията.“;

(9) член 15 се заменя със следния текст:

„Член 15

Държавите членки гарантират, че водачите на превозни средства, посочени в член 3, буква а), попадат в обхвата на националните правила, които осигуряват достатъчна защита по отношение на допустимото време на управление и задължителните почивки по време на работа и периоди на почивка. Държавите членки информират Комисията за съответните национални правила, приложими към тези водачи.“;

(10) в член 19 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕС) № 165/2014, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни на тежестта на нарушението, определена в приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹², възпиращи и недискриминационни. Нарушенията на настоящия регламент и на Регламент (ЕС) № 165/2014 не могат да бъдат подлагани на повече от една санкция или процедура. Държавата членка съобщава на Комисията тези мерки и правилата относно санкциите преди датата, посочена в член 29, втора алинея. Тя съобщава незабавно и за всякакви последващи изменения в тях. Комисията уведомява своевременно другите държави членки.“;

(11) член 22 се изменя както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите членки работят в тясно сътрудничество и си оказват съдействие без ненужно забавяне, за да улесняват съгласуваното прилагане на настоящия регламент и ефективното му изпълнение в съответствие с изискванията по член 8 от Директива 2006/22/ЕО.“;

б) в параграф 2 се добавя следната буква в):

„в) друга конкретна информация, включително за степента на риска за предприятията, от която може да произтекат последици за спазването на разпоредбите на настоящия регламент.“;

в) добавят се следните параграфи 3а и 3б:

„3а. За целите на обмена на информация в рамките на настоящия регламент държавите членки използват органите за взаимодействие в общността, определени съгласно член 7 от Директива 2006/22/ЕО.

3б. Взаимното административно сътрудничество и взаимопомощ се предоставят безплатно.“;

(12) В член 25 параграф 2 се заменя със следния текст:

¹² 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).

„2. В случаите, посочени в параграф 1, Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят общи подходи в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 24, параграф 2.“.

Член 2

Регламент (ЕС) № 165/2014 се изменя както следва:

(13) в член 8, параграф 1 второто тире се заменя със следния текст:

„— на всеки три часа от общото време на управление и всеки път, когато превозното средство пресича граница;“;

(14) в член 34, параграф 7 първата алинея се заменя със следния текст:

„7. Водачът въвежда в дигиталния тахограф символите на държавите, в които започва и приключва ежедневния си работен период, а също къде и кога водачът е пресякъл граница, в превозното средство при пристигане на подходящо място за спиране. Държавите членки могат да изискват от водачите на превозни средства, осъществяващи превози на тяхна територия, да добавят по-подробни географски данни към символа на държавата, при условие че тези държави членки са уведомили Комисията за тези подробни географски данни преди 1 април 1998 г.“.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател