

ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ ЗА ВЪТРЕШНИ ПОЛИТИКИ  
ТЕМАТИЧЕН ОТДЕЛ Б: СТРУКТУРНИ ПОЛИТИКИ И ПОЛИТИКА  
НА СБЛИЖАВАНЕ

ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

**СОЦИАЛНИ УСЛОВИЯ И УСЛОВИЯ НА  
ТРУД  
НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ НА  
ТОВАРИ**

ПРОУЧВАНЕ

**Резюме**

Проучването представя анализ на социалните условия и условията на труд за професионалните водачи на пътни превозни средства, заети в сектора на автомобилния товарен транспорт. То се съсредоточава върху основните социални въпроси в този сегмент от транспортния сектор, включително времето за шофиране и почивка, както и върху практическите аспекти, които пряко влияят на качеството на живот на водачите, напр. схемите за заетост и равнището на доходите. След цялостен анализ на правната рамка, обхващаща законодателството на ЕС, което има отношение към социалното измерение на сектора на автомобилния товарен транспорт, са представени заключенията от консултациите със заинтересованите страни и водачите.

Настоящият документ е изготвен по искане на комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент.

## **АВТОРИ**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* — г-н Алесио Ситран, г-н Енрико Пастори

## **ОТГОВОРЕН АДМИНИСТРАТОР**

г-н Пиеро Соаве  
Тематичен отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване  
Европейски парламент  
В-1047 Брюксел  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ПОМОЩНИК-РЕДАКТОР**

г-жа Нора Ревес

## **ЕЗИКОВИ ВЕРСИИ**

Оригинал: EN.  
Преводи: DE, FR.

## **ОТНОСНО ИЗДАТЕЛЯ**

За осъществяване на връзка с Тематичен отдел Б или за абониране за месечния му информационен бюлетин, моля, пишете на: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Ръкописът е завършен през април 2013 г.  
© Европейски съюз, 2013 г.

Настоящият документ е достъпен в интернет на следния адрес:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ИЗКЛЮЧВАНЕ И ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТГОВОРНОСТТА**

Отговорност за мненията, изразени в настоящия документ, носи изцяло авторът. Въпросните мнения не отразяват непременно официалната позиция на Европейския парламент.

Възпроизвеждането и превеждането за нетърговски цели са разрешени при условие че се посочва източникът и издателят получава предварително известие, както и копие.

## ОБОБЩЕНИЕ

Целта на настоящото проучване е да предостави информация за разискванията на Европейския парламент относно социалните условия и условията на труд в сектора на автомобилния товарен транспорт посредством преглед на съответното законодателство на ЕС в тази област и обобщение на заключенията, получени в резултат на проведената консултация с участието на заинтересованите страни (синдикатите) и водачите от някои държави членки.

Проучването предлага задълбочен анализ на най-актуалните въпроси и тенденции, засягащи социалните условия и условията на труд на професионалните водачи. Целта му е да определи факторите, на които следва да се обърне по-голямо внимание, за да се въведе ефективна стратегия за прилагане на правните разпоредби, която да гарантира по-голямо зачитане на социалните права на водачите, което от своя страна ще доведе до по-добри условия на живот и труд за тях. Във връзка с това настоящото проучване предоставя актуална фактологична основа за разискванията и представя заключенията и препоръките, формулирани от авторите в предишното им проучване по искане на Европейския парламент, посветено на прилагането на социалното законодателство на ЕС в сектора на професионалния автомобилен транспорт<sup>1</sup>.

### **Законодателство на ЕС, което се отнася до социалните условия и условията на труд на водачите**

Проучването представя действащата законодателна рамка на ЕС, която урежда социалните аспекти (работно време, време за шофиране и почивка) и достъпа до пазара на сектора на автомобилния товарен транспорт (пакета от законодателни актове за автомобилния транспорт), като взема предвид *логиката*, която обосновава промените, настъпили в законодателството на европейско равнище в тези две области.

Като взема предвид мобилните и международните характеристики на дейностите в сектора на автомобилния транспорт, проучването изследва допълнителни законодателни актове на ЕС, които, макар че по своя замисъл не са създадени специално за сектора на автомобилния товарен транспорт, оказват значително въздействие върху социалните условия и условията на труд.

### **Социални условия и условия на труд на водачите: оценка**

Същинската част на проучването е посветена на оценката на социалните условия и условията на труд на водачите. Анализът се основава до голяма степен на заключенията от проведената процедура на консултиране, ориентирана към съответните заинтересовани страни (националните синдикати и две общоевропейски сдружения) и водачите. В резултат на това бе получена качествена и количествена информация във връзка с въпросите, които най-пряко засягат работната среда и стандарта на живот на професионалните водачи.

От началото на процеса на либерализация през 90-те години на миналия век в сектора на автомобилния товарен транспорт настъпиха някои радикални промени. Все по-широкото отваряне на европейския пазар се превърна във водещ фактор, който промени не само организацията и структурата на сектора на автомобилния товарен

---

<sup>1</sup> Цитирано по-долу, вж. бележка № 8.

транспорт до този момент, но и характера и цените на предлаганите услуги. Тези промени станаха още по-явни след разширяването на ЕС с 12 нови държави членки на два етапа — през 2004 и 2007 г.

Както показва проучването обаче, процесът на либерализация не е съпътстван от успореден процес на социална хармонизация на условията на труд и заетост; напротив, те се влошават рязко както за местните, така и за чуждестранните професионални водачи<sup>2</sup>.

Между държавите — членки на ЕС, продължават да съществуват големи разлики по отношение на трудовите и социално-пазарните структури, както и по отношение на ефективността на механизмите за прилагане на законодателството. Тези несъответствия създават празнини, които могат да насърчат транспортните предприятия да прилагат практики на нелоялна конкуренция и социален дъмпинг (например, използване на предприятия от типа „пощенска кутия“, водачи, които измамно твърдят, че са самостоятелно заети, схеми за заетост, обвързани с резултатите), вместо да предоставят възможности за социален и икономически растеж.

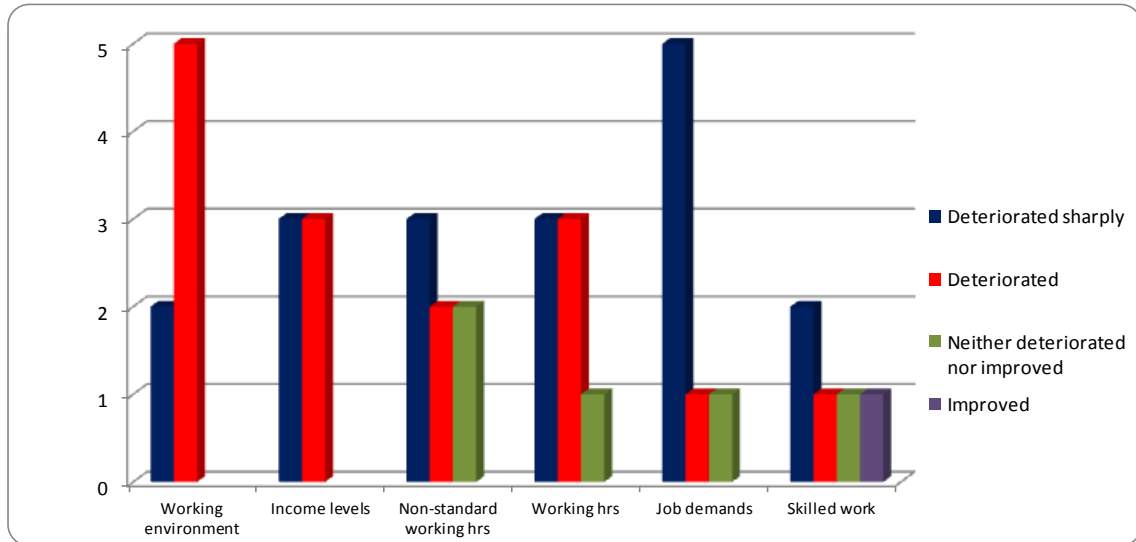
Такива нелоялни практики са признак на един по-общ упадък на стандартите в професията на водача, т.е. влошаване на работната среда и стъпки назад по отношение на равнището на доходите, равновесието между професионалния и личния живот, работните задължения и стандарта на живот. Трябва обаче да се подчертае, че нелоялните практики и нарушенията, споменати по-горе, до голяма степен допринасят и за все по-голямата несигурност по отношение на условията на живот и труд на водачите, за което свидетелстват заключенията от консултацията и примерите от някои държави членки, включени в настоящото проучване.

Тези заключения се подкрепят от обратната информация, получена от заинтересованите страни и водачите. Както става ясно от събраните данни, заинтересованите страни считат по-специално, че **условията на труд** (включително по-значителната разлика в третирането на водачите от ЕС-15 и ЕС-12), **работните задължения** (т.е. по-голямата гъвкавост по отношение на задачите, както и наличието на повече дейности извън шофирането) и **равнището на доходите** (т.е. постоянният спад в нивото на заплащане на водачите) са социалните елементи в сектора на автомобилния товарен транспорт, които са се влошили най-силно през последните пет години.

---

<sup>2</sup> Чуждестранни водачи са онези, които работят от държава, различна от тяхната собствена

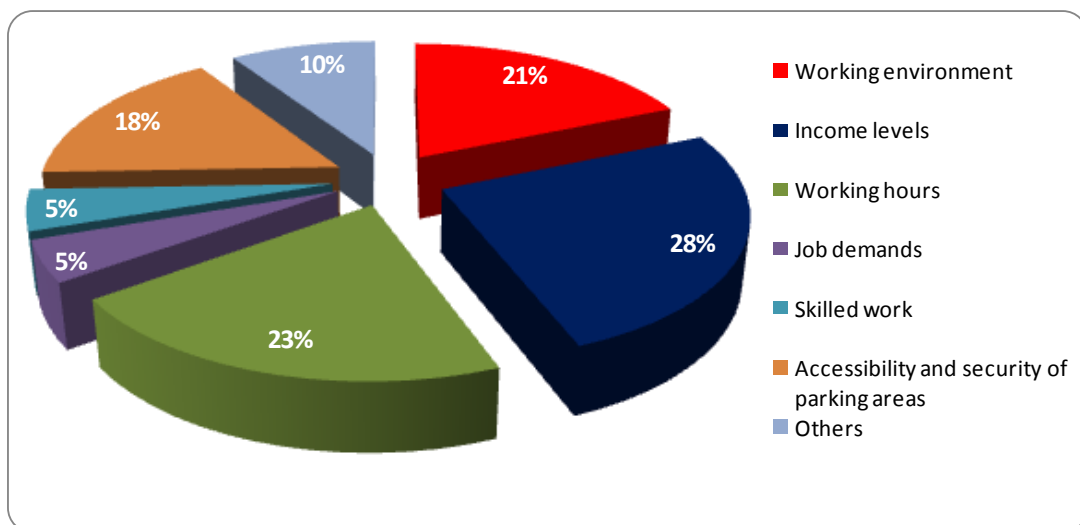
**Фигура 1: Елементи, които са се влошили най-силно през последните пет години**



Източник: Събрани от авторите данни.

Водачите споделят възгледите и гледната точка на заинтересованите страни, като поставят специално ударение върху намаляването на нивата на заплащане, следвано от увеличаването на работното време, влошаването на работната среда и липсата на достъпност и сигурност, що се отнася до зоните за паркиране. Водачите от ЕС-15 са особено засегнати от тази отрицателна тенденция, според тях основно поради факта, че транспортните предприятия прибегват до наемане на по-ниско платен персонал от Източна Европа.

**Фигура 2: Оценка от водачите на аспектите, които са се влошили най-силно през последните пет години**



Източник: Събрани от авторите данни.

Според заинтересованите страни прилагането на законодателството е особено проблемна област, в която е желателно да се насърчи намесата на ЕС, с цел създаването на повече ефективни механизми за контрол в държавите членки срещу транспортните предприятия, които използват незаконни или нелоялни практики в

сферата на заетостта. В тази област е необходимо по-високо равнище на хармонизация на практиките за прилагане и на санкциите между държавите — членки на ЕС, за да се преодолее действащата рамка, в която стандартите на прилагане се различават значително, или на прилагането на разпоредбите не се отдава еднакъв приоритет във всички държави от ЕС.

**Таблица 1: Други важни проблеми във връзка със социалните условия и условията на труд в сектора на автомобилните товарни превози, посочени от заинтересованите страни<sup>3</sup>**

Проблем	Степен на значимост
Незаконни/нелоялни схеми за заетост, водещи до социален дъмпинг (включително т.нар. „предприятия от типа „пощенска кутия“)	*****
Липса на прилагане и контрол	*****
Държавите — членки на ЕС-27, все още са далеч от постигането на социална хармонизация	****
Незаконни каботажни операции	****
Качество на почивката и определените за това места	***
Време за шофиране и почивка	**

**Източник:** Събрани от авторите данни, въз основа на заключенията от консултацията със заинтересованите страни.

### Основни заключения

Главният извод от тези разсъждения, който е и основно заключение на настоящото проучване, е че посоката, в която се е развил пазарът на автомобилните товарни превози след началото на процеса на либерализация през 90-те години на миналия век, не е довел до свързване на повишената конкуренция с успореден процес на социална хармонизация в държавите — членки на ЕС, по отношение на условията за заетост и труд на работниците в автомобилния товарен транспорт.

Разликите между трудовите и социално-пазарните структури в отделните държави от ЕС продължават да са значителни, като това би могло да доведе, особено при слаби или неефективни механизми за прилагане, до използване от някои транспортни предприятия на практики за нелоялна конкуренция и социален дъмпинг. Това допринася негативно за настоящата отрицателна тенденция, която се наблюдава в сектора на автомобилния товарен транспорт.

Основната мярка, чрез която би могла да се постигне целта за хармонизация в областта на условията на труд, остава изпълнението на законодателните актове,

<sup>3</sup> Стойностите в графа „степен на значимост“ са определени от авторите на проучването по качествени показатели, в зависимост от степента на значимост във връзка с необходимостта от законодателна намеса. Посочените стойности не отразяват оценката на важността на отделните въпроси, а по-скоро степента на техния приоритет във връзка с предприемането на мерки в бъдеще. Тъй като действащото законодателство относно времето за шофиране и почивка по принцип се спазва и прилага в определена степен, необходимостта от допълнителна спешна намеса по тези въпроси не е толкова голяма, колкото за другите проблеми, посочени от водачите и заинтересованите страни.

счетано с единно тълкуване и прилагане на съответните разпоредби и уеднаквяване на определените нарушения и свързаните с тях наказания.

### Обобщение на препоръките

Заключенията от настоящото проучване са аргумент за няколко препоръки, които могат да предоставят насоки за конкретни области, където евентуално са необходими допълнителни подобрения в социалните условия и условията на труд на професионалните водачи. Авторите препоръчват насочване към следните въпроси:

- **Засилване на механизмите за прилагане в държавите членки.** Това е свързано с повишаване на съществуващия контрол и засилване на механизмите за прилагане и тяхната ефективност, като това би могло да включва и изготвянето на специална директива за изпълнение в подкрепа на прилагането на Регламенти (ЕО) № 1071/2009 и № 1072/2009. В допълнение, мерките за прилагане биха могли да се насочат към трудовото и социалното законодателство в сектора на автомобилния товарен транспорт, като Регламент (ЕО) № 593/2008 (Регламента „Рим I“), например чрез съвместен контрол от страна на органите за контрол на движението по пътищата и на спазването на трудовото законодателство.
- **Въвеждане на оценки на въздействието от прилагането.** Те биха могли да се въведат с цел значително засилване на аспекта на прилагането на законодателството на ЕС, като едновременно се насърчат държавите членки да поемат задълженията си в тази област. Те следва да съпътстват всяко законодателно предложение, с цел да се оцени бъдещото въздействие на прилаганите мерки върху възможността за изпълнение на предложението след влизане в сила на съответното законодателство на ЕС.
- **Въвеждане на механизми за докладване относно прилагането на Директива 96/71/ЕО за командироването на работници.** Ефективността на прилагането може да се повиши, ако то се подкрепя от постоянно актуализирани данни и информация за положението във връзка с изпълнението на различните норми. Това може да се приложи по отношение на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници, чрез включване на разпоредба за механизъм за докладване в Регламент (ЕО) № 1072/2009 с изискване всяка държава членка да информира Комисията за прилагането на Директива 96/71/ЕО, както и по отношение на бъдещата директива за изпълнение на директивата за командироването, предложението за която<sup>4</sup> в момента се разисква на първо четене в Европейския парламент.
- **Подобряване на сътрудничеството между държавите членки и отделните органи в една и съща държава членка.** Това би могло да се постигне чрез улесняване на обмена на информация и добри практики, подпомагане на обучението на служителите в сферата на правоприлагането и на съгласувани програми за обучение. Освен това би могло да се предвиди и разширяване на компетентността на органа за връзка в Общността, уреден в Директива 2006/22/ЕО.
- **Разширяване на приложното поле на разпоредбите относно каботаж, така че да обхваща и Директива 96/71/ЕО.** За тази цел може да се наложи

---

<sup>4</sup> ЕП, комисия по заетост и социални въпроси, Доклад 2012/0061(COD) (Докладчик Данута Язловецка, член на Европейския парламент).

изменение на Регламент (ЕО) № 1072/2009, за да се ограничат изключенията и да се улесни прилагането на разпоредбите относно каботажа.

- **Създаване на европейски регистър на транспортните предприятия.** Регистърът следва да съдържа „черен списък“ на предприятията, за които е установено, че са упражнявали незаконни или нелоялни практики. Той би могъл да бъде интегриран в системата за оценка на риска, която държавите членки трябва да въведат за предприятията, които нарушават разпоредбите на ЕС относно времето за шофиране и почивка.

Освен предложеното по-горе са включени и допълнителни препоръки, насочени към продължаване на работата по наблюдението и сравняването на качеството на зоните за паркиране (включително проучвания на всеки две години за изследване на мнението и възприятието на професионалните водачи относно професията им и условията им на живот и труд) и провеждане на кампании за повишаване на осведомеността с цел информиране на водачите за налични зони за паркиране, които са лесно достъпни, с добро качество, безопасни и сигурни. Тези кампании следва да са насочени и срещу продължаващото неравновесие в присъствието на двата пола в сектора на автомобилния товарен транспорт.