

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.8.2009
СОМ(2009) 415 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

**за прилагането на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на
лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, през
2005—2006 г.**

**(1-ви доклад на Комисията за прилагането на правилата за работното време в
автомобилния транспорт)**

{SEC(2009)1099}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

за прилагането на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, през 2005—2006 г.

(1-ви доклад на Комисията за прилагането на правилата за работното време в автомобилния транспорт)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Предмет на настоящия доклад е прилагането на Директива 2002/15/ЕО¹ за организацията на работното време на транспортните работници в автомобилния транспорт в държавите-членки.

Директивата уточнява разпоредбите за работно време, почивки и нощен труд. Целите ѝ са подобряване на пътната безопасност, недопускане на нелоялна конкуренция и гарантиране на безопасността и здравето на транспортните работници. Следователно директивата допълва разпоредбите от Регламент (ЕО) 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка, които пряко се отразяват на пътната безопасност и конкуренцията, тъй като уточняват максимално допустимото време на управление.

Въпреки че съгласно член 13 от директивата държавите-членки са били задължени да представят докладите си за 2005 г. и 2006 г. до 30 септември 2007 г., Комисията получи само два национални доклада в срок. Поради това Комисията започна процедури за нарушение срещу мнозинството от държавите-членки за неспазване на съответните им задължения. Една от причините на тази незадоволителна ситуация беше, че много държави-членки бяха съществено закъснели с уведомяването за транспонирането на самата директива в национално законодателство. Макар че вече всички държави-членки са транспонирали директивата, трябва да се отбележи, че само много малко държави-членки бяха уведомили в срок за пълното транспониране.

Всички държави-членки са използвали за докладите си стандартния формуляр за доклади, установен с Решението на Комисията от 22 септември 2008 г.² за съставяне на стандартния формуляр за докладване. В повечето случаи докладите бяха пълни и унифицирани, но в тях нямаше достатъчно информация за точния брой проверки, предвидени в Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, и за установените нарушения. А такава информация е важна и следва да бъде предоставена, за да може да се оцени ефикасността на националните мерки по прилагането.

¹ 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).

² Решение на Комисията от 22.9.2008 г. за съставяне на стандартния формуляр за докладване, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 (С(2008)5123 окончателен).

България и Румъния, които станаха членове на Европейския съюз едва на 1 януари 2007 г., т.е. след изтичането на отчетния период, не трябваше да представят национални доклади и съответно не бяха взети предвид.

2. ДИРЕКТИВА 2002/15/ЕО

2.1. Обща информация

Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на транспортните работници в автомобилния транспорт допълва Регламент (ЕО) № 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка, който урежда по-голямата част от трудовата дейност на професионалните водачи, а именно управлението на товарни и пътнически превозни средства. Този регламент се прилага за всички професионални водачи, осъществяващи превоз на товари или пътници, независимо от неговото естество. Откакто цифровият тахограф, точно записващ времето на управление, периодите на почивка, периодите на други дейности и времето на разположение, стана задължителен за всички превозни средства, регистрирани след 1 май 2006 г., прилагането на социалните разпоредби съществено се подобри. Директивата представлява *lex specialis* на Директива 2003/88/ЕО³ относно някои аспекти на организацията на работното време (наричана по-долу Основната директива за работното време) и разглежда освен времето на управление и периодите на почивка и други аспекти на работното време в автомобилния транспорт. Подобно на Основната директива за работната време тя се прилага само за работници, но не за самостоятелно заети лица. В една от разпоредбите обаче се предвижда, при определени обстоятелства рамката на тази директива за работното време в сектора да бъде разширена от 23 март 2009 г., така че да обхване и самостоятелно заетите водачи.

В Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, между другото се определят понятията „работно време“, „периоди на разположение“ и „нощна работа“. Освен това тя установява максималната продължителност на седмичното работно време и минималната продължителност на почивките по време на работа.

Средната продължителност на седмичното работно време не може да надвишава 48 часа, но максималната продължителност на седмичното работно време може да бъде удължена от компетентните органи до 60 часа, ако в рамките на четиримесечен период не се надвишава средната продължителност на работно време от 48 часа на седмица.

Държавите-членки гарантират, че транспортните работници не трябва да работят в продължение на повече от шест последователни часа без почивка. Почивките по време на работа трябва да продължат най-малко 30 или 45 минути, в зависимост от общия брой изработени часове за един ден и могат да се разделят на периоди, всеки от които е с продължителност най-малко 15 минути.

Ако се полага нощен труд, дневното работно време не надвишава десет часа за всеки период от двадесет и четири часа, а компенсацията за нощен труд се предоставя при условие, че няма да се застраши пътната безопасност.

³ 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).

Държавите-членки могат да дерогират тези разпоредби, ако е проведена консултация със социалните партньори. Дерогациите не трябва да доведат до това, референтният период за изчисляване на максималната средна продължителност на седмичното работно време от 48 часа да бъде удължен на повече от шест месеца.

Държавите-членки гарантират, че транспортните работници са информирани за Директивата и че работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, надлежно се документира. В случай на неспазване те следва да въведат система от санкции.

За да може Комисията да изпълни задължението си на всеки две години да издава доклад за прилагането на директивата, държавите-членки трябва да предоставят националните си доклади най-късно до 30 септември след изтичане на двугодишния период, който се обхваща от доклада. Двугодишният период трябва да отговаря на посочения в Регламент (ЕО) № 561/2006 период.

2.2. Транспониране в държавите-членки

Един от най-големите проблеми във връзка с прилагането на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, беше закъснелото ѝ транспониране в националното законодателство от страна на повечето държави-членки. Трябва да се има предвид, че неизпълнението на задължението за транспониране на директивата в срок в националното право от страна на държавите-членки доведе до забавяне на хармонизирането на социалните разпоредби в ЕС. Това потенциално застрашава постигането на целите на директивата.

До изтичането на периода на транспониране (23 март 2005 г.) само много малко държави-членки бяха уведомили за пълно транспониране. Белгия, Чешката република, Дания, Ирландия, Гърция, Испания, Франция, Италия, Латвия, Люксембург, Нидерландия, Австрия, Португалия и Швеция са уведомили за транспонирането, едва след като Комисията започна процедура за нарушение. Останалите държави-членки са уведомили за транспонирането със закъснение.

3. БЕЛЕЖКИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

3.1. Предаване на данни

Да 30 септември 2007 г., когато съгласно член 13 от директивата е трябвало всички национални доклади да бъдат получени в Комисията, само Финландия и Обединеното кралство бяха предоставили докладите си. Кипър, Швеция и Испания изпратиха докладите си със закъснение след напомняне, докато срещу всички останали държави-членки Комисията трябваше да започне процедури за нарушение.

Очевидно просрочването от страна на повечето държави-членки при изпълнение на задължението им за изпращане на национален доклад до Комисията се дължи на факта, че някои от тях са уведомили за прилагането на директивата само към края или дори след изтичане на текущия отчетен период. Както вече е споменато, почти нямаше държава-членка, която да е успяла до 23 март 2005 г. да транспонира директивата в националното законодателство, както се предвижда в член 14.

3.2. Проверки и нарушения

Само Словакия и Унгария са посочили точния брой проверки и открити нарушения във връзка с директивата и работното време.

Докладът на Унгария показва, че между 2005 и 2006 г. броят на нарушенията, както и броят на замесените водачи се е намалил. Впоследствие ще се установи дали става въпрос за дълготрайно въздействие или не, и доколко Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, е оказала влияние.

В Словакия между 2005 и 2006 г. броят на установените нарушения се е увеличил с над 25 %.

Само Гърция (годишен доклад на Инспекцията по труда), Латвия (доклад на Инспекцията на стопанските субекти с препоръки към тях), Словения (създаване на система за отчитане и протокол на мерките, взети от администрацията, както и в рамките на дела по административни нарушения) и Обединеното кралство (допитвания до транспортни работници, предприемачи и заинтересовани страни за въздействието на директивата) са докладвали, че са въвели система за наблюдаване на ефикасността на прилагането.

С оглед на бъдещите доклади ще бъде важно да се получи информация за тези данни, за да може да се оцени ефикасността на правните и административните мерки, взети от държавите-членки във връзка с прилагането на директивата.

3.3. Решения на Съда на Европейските общности и на национални съдилища

По време на отчетния период СЕО не се е произнесъл във връзка с Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт.

Що се отнася до национални дела, само Швеция (9 заведени дела), Словашката република (няколко административни производства) и Словения (няколко административни производства, водещи до налагане на глоби на предприятия, които не са документирали работното време) са докладвали такива. Няма информация за крайните резултати от тези производства.

3.4. Бележки

Настоящият доклад е първият във връзка с Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт. Всички държави-членки са представили докладите си съгласно формуляра, установен с Решението на Комисията от 22 септември 2008 г.⁴ за съставяне на стандартния формуляр за докладване. Следователно държавите-членки са описали следните точки:

- как е изготвен докладът и кои заинтересовани страни са били консултирани,
- прилагане на Директива 2002/15/ЕО,

⁴ Решение на Комисията от 22.9.2008 г. за съставяне на стандартния формуляр за докладване, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 (С(2008)5123 окончателен).

- наблюдаване на прилагането,
- изгледи за бъдещето.

Само за две точки предадените данни са недостатъчни:

- съдебното тълкуване, за което са докладвали само Швеция, Испания, Словакия и Словения,
- оценка на ефикасността, която е направена само в докладите на Гърция, Латвия, Словения и Обединеното кралство.

Тъй като периодът на транспониране свърши на 23 март 2005 г. и повечето държави-членки не са транспонирали директивата в началото на отчетния период, не е изненадващо, че броят на производствата във връзка с директивата както пред национални съдилища, така и пред Съда на Европейските общности е ограничен.

Що се отнася до оценка на ефикасността на директивата, държавите-членки трябва да повишат качеството на докладите си, тъй като тя е една от точките, които изрично се изискват във формуляра за доклади. Държавите-членки следва да предоставят и повече информация за практическото прилагане на директивата. Освен това те следва да опишат как мерките им по прилагане ще допринесат за по-доброто постигане на основните цели на директивата.

В повечето случаи държавите-членки не са се спрели на конкретния начин, по който са извършвани проверките. Поради структурата на записите на тахографите пътните проверки дават само ограничена информация относно нощния труд и максималната продължителност на седмичното работно време.

3.5. Заключение

Настоящият доклад е първият във връзка с Директива 2002/15/ЕО. След получаване на докладите на държавите-членки трудно може да се прецени дали директивата е оказала влияние върху спазването на социалните разпоредби в автомобилния транспорт. Частично това се дължи на факта, че повечето държави-членки не са изпълнили в предвидения срок задължението си да транспонират директивата в национално право и да съобщят това законодателство на Комисията.

Необходими са повече усилия от страна на държавите-членки, за да се подобри оценката на ефикасността на мерките, взети от държавите-членки във връзка с прилагането на директивата.

Освен това може да се окаже полезно за държавите-членки, ако засилят сътрудничеството си при обмена на информация за най-добрите практики на изпълнение.

Според изискването на директивата всичките доклади трябваше да включват и информация относно мненията и на двете страни от сектора — работодатели и работници, за прилагането на Директива 2002/15/ЕО.

Повечето държави-членки не са отбелязали до каква степен водачите и работодателите са спазвали разпоредбите на директивата и на транспонираното национално законодателство. Но предвид получената информация Комисията приема, че разпоредбите на директивата не са били напълно спазвани.

Само малка част от държави-членки е обсъдила въпроса за обхвата на директивата и за включването на самостоятелно заетите водачи.