

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 12.10.2007
СОМ(2007) 622 окончателен

ДОКЛАД ОТ КОМИСИЯТА

**за изпълнението през 2003—2004 г. на Регламент (ЕИО) № 3820/85 относно
хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с
автомобилния транспорт (23-ти доклад от Комисията за изпълнението на
социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт)**

{SEC(2007) 1359}

ДОКЛАД ОТ КОМИСИЯТА

за изпълнението през 2003—2004 г. на Регламент (ЕИО) № 3820/85 относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (23-ти доклад от Комисията за изпълнението на социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт)

ОБОБЩЕНИЕ НА ДОКЛАДА

Настоящият доклад е шестият от поредицата доклади на Комисията във връзка с изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт. Регламентът се отнася до максималната продължителност на кормуване и минималните периоди на прекъсване и почивка за професионални водачи, както и до процедурите за контрол. Съгласно съпътстващата го директива¹, държавите-членки са длъжни да гарантират, че най-малко 1 % от всички дни, заработени от професионални водачи на камиони и автобуси, са контролирани чрез проверки или в помещенията на транспортните предприятия, или на пътя.

За да дадат възможност на Европейската комисия да изготви доклад за изпълнението на разпоредбите на регламента, държавите-членки са длъжни да предоставят необходимата информация на всеки две години, използвайки стандартна бланка. Настоящият доклад е резултат от обобщаване и анализ на данните, предоставени от държавите-членки и произтичащи от дейностите по контрола и прилагане на закона, извършени през периода 2003—2004 г. във връзка с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3820/85. Освен представянето на основни статистически данни и на главните процеси, протичащи в този сектор, настоящият доклад включва също становищата на държавите-членки относно изпълнението на регламента.

Въпреки задължението да докладват, вменено от регламента, някои държави-членки не предоставиха необходимата информация навреме, а други не предоставиха данните в изискуемия формат. Една от страните предостави своите данни едва след като срещу нея бе задействана процедура за нарушение. Всичко това доведе до закъснение при изготвянето на двугодишния доклад от Комисията. **За да се избегне закъснението на следващия доклад, много важно е докладите на държавите-членки за годините 2005—2006 да стигнат до Комисията най-късно до 30 септември 2007 г. Тези доклади трябва да включват за първи път информация за изпълнението на Директива за работното време 2002/15/ЕО съгласно нейния член 13, параграф 1. Това ще позволи на Комисията да изготви изчерпателен доклад, включващ цялата информация, отнасяща се до изпълнението на социалните разпоредби в пътният транспорт.**

Анализът на получените данни показва, че пет държави-членки (Белгия, Германия, Франция, Люксембург и Австрия) са увеличили броя на проверените работни дни. Останалите държави-членки са показали намаление на проверените работни дни,

¹ ОВ L 325, 29.11.1988 г., стр.5.

въпреки че те все пак остават над изискваното минимално равнище*. Като цяло, средният общ брой на проверените работни дни (местни и чужденци общо) е намалял през периода 2003—2004 г. до около 2, 3 милиона в сравнение със средно 2, 6 милиона работни дни, проверени през предшестващия отчетен период.

Всички държави-членки, с изключение на Швеция и Португалия, са надвишили минималната норма за проверки от 1 % от работните дни на професионалните водачи, като Германия, Испания, Франция, Люксембург и Малта са надвишили 2 %. Норвегия и Швейцария също са надхвърлили значително 2 %.

Общият брой на отчетените нарушения продължи да нараства в някои държави-членки, в някои от тях значително. Като цяло, нарушенията по отношение на периодите на прекъсване и почивка са се увеличили, докато свързаните с периодите на кормуване са се намалили. Средният общ брой на установените нарушения е останал стабилен. От всеки 100 проверени работни дни, европейските правоприлагащи органи са открили средно 2, 8 нарушения, което е на почти същото равнище, както за периода 2001—2002 г. Има обаче големи разлики между отделните държави-членки: в някои откритите нарушения са повече от 5, докато в други са под 1.

Положението трябваше да се подобри значително с новото законодателство относно времето на кормуване и периодите на почивка в градския транспорт², което влезе в сила частично на 1 май 2006 г. и частично на 11 април 2007 г. Те предвиждат целенасочен подход, основан на оценка на риска, засилват сътрудничеството между държавите-членки и дават на Комисията изпълнителни правомощия, които да се прилагат със съдействието на регулативен комитет. Сега всички усилия трябва да се съсредоточат върху ефикасното и хармонизирано изпълнение на подобрения набор от социални разпоредби.

* Предвид обаче законодателните изменения, влезли в сила на 1 април 2007 г., броят на подлежащите на проверка работни дни трябва да се увеличи във всяка държава-членка до 2% през 2008 г.

² 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) и Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и 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. 35).

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад, обхващащ двугодишния период 2003—2004 г., се основава на информацията, предоставена от държавите-членки чрез попълване на стандартната бланка в съответствие с решението на Комисията от 22 февруари 1993 г.³

Всички държави-членки използваха стандартната бланка за предаване на данните на Комисията. Техните отчети бяха в по-голямата си част пълни, но все още им липсва хомогенност, като някои от предоставените данни бяха откъслечни или непълни в едно или друго отношение. Имаше забавяне при предаването на отчетите. Една от страните представи своя доклад едва след откриването на процедура за нарушение. Данните, предоставени от някои държави-членки, не бяха пълни. Това забави изготвянето на доклада и намали възможността за навременна и резултатна съпоставка на статистическите данни.

Държавите-членки, които се присъединиха към Европейския съюз през 2004 г., все още не бяха длъжни да представят своите доклади за периода 2003—2004 г. Унгария обаче представи доклад за целия период, а Малта включи времето от датата на присъединяването си до края на периода, а именно 01.05.04 г.-31.12.2004 г.

Норвегия и Швейцария също изпратиха докладите си на Комисията.

2. ОБОБЩИТЕЛНИ ТАБЛИЦИ

2.1. Проверки: обобщение

Брой на действително проверените дни като част от минималния брой работни дни, които подлежат на проверка.

Държава-членка	-a- Минимален брой подлежащи на проверка работни дни	-b- Брой на проверените работни дни (местни)	-c- Брой на проверените работни дни (чужденци)	-d- Общ брой на проверените работни дни	-e- Брой на действително проверените дни като част от минималния брой работни дни, които подлежат на проверка (г/а).
Австрия	464 904	611 790	299 277	911 067	1,96
Белгия ⁴	726 000	1 028 094	200 642	1 228 736	1,69
Дания	220 000	284 954	28 624	313 578	1,43

³ ОВ L 72, 25.3.1993 г., стр. 33.

⁴ Тези цифри не включват данни за проверките, извършени от социалните инспектори и полицията, тъй като не бяха подходящо раздробени.

Финландия	297 000	340 885	39 801	380 686	1,28
Франция	2 505 000	6 143 979	1 215 203	7 359 182	2,94
Германия	2 987 237	8 325 897	6 787 877	15 113 774	5,06
Гърция	10 705	54 211	5 155	59 366	(5,55) ⁵
Унгария	560 002	669 819	148 155	817 974	1,46
Ирландия	721 524	852 167	9 248	861 415	1,19
Италия	2 818 497	5 121 603	194 565	5 316 168	1,89
Люксембург	49 455	166 382	31 204	197 586	4,00
Нидерландия	544 212	498 801	64 248	563 049	1,03
Малта ⁶	128	795	16	811	6,34
Португалия ⁷	585 077	123 864	866	124 760	0,21
Испания	2 169 600	4 093 346	419 854	4 513 200	2,08
Швеция	484 000	398 733	75 862	474 595	0,98
Обединеното кралство	2 203 049	3 586 801	236 706	3 823 507	1,74
Норвегия	320 000	873 778	94 788	968 566	3,03
Швейцария ⁸	204 397	846 000	158 073	1 004 073	4,91

2.2. Нарушения: обобщение

Брой на регистрираните нарушения: Членове 6, 7, 8 и 14 на Регламент (ЕИО) № 3820/85

Общ преглед по държави-членки

Държава-членка	Пътници	Стоки	Всичко
----------------	---------	-------	--------

⁵ Данните, получени от Гърция, сочат особено малък брой превозни средства, подлежащи на Регламент (ЕИО) № 3820/85; в резултат общият брой подлежащи на проверка работни дни, получен чрез умножение на общия брой на тези превозни средства по броя на дните, изработени от един водач, изглежда също особено нисък. В очакване на допълнителна проверка на тези цифри аритметично изчисленият коефициент не е взет по-нататък под внимание.

⁶ Обхван е периодът 1.5.2004 г. — 31.12.2004 г.

⁷ В получения от Португалия доклад липсваха данни за изчисляване на минималния брой проверки; по тази причина цифрата за минималния брой дни подлежащи на проверка бе взета от предшестващия доклад.

⁸ Отчетният период е 2004 г.

	Местни	Страни от ЕС	Трети страни	Общо чужденци	Местни	Страни от ЕС	Трети страни	Общо чужденци	
Австрия	1 712	823	1 116	1 939	26 612	10 496	6 146	16 642	46 905
Белгия ⁹	161	235	37	272	3 432	6 233	781	7 014	10 879
Дания	195				6 315	29		29	6 539
Финландия	1 003	0	3	3	15 142	18	70	88	16 236
Франция ¹⁰	103 611	27 698		27 698					131 309
Германия	28 360	2 922	2 291	5 213	631 226	73 246	32 078	105 324	770 123
Гърция ¹¹									
Унгария	453	63	678	741	7 930	1 196	3 612	4 808	13 932
Ирландия ¹²	600	77		77	13 299	301		301	14 277
Италия	11 477	1 217	35	1 252	90 725	2 834	391	3 225	106 679
Люксембург	3	8	0	8	124	124	0	124	259
Нидерландия	884	12	18	30	6 604	733	148	881	8 399
Малта						45			45
Португалия	91	4	0	4	1374	18	0	18	1487
Испания	2 059	294	447	741	36 649	4 147	814	4 961	44 410
Швеция	491	133	15	148	1 610	1 224	108	1 332	3 581
Обединеното кралство	2 825	275	7	282	27 418	11 565	767	12 332	42 857
Швейцария ¹³									6 825

⁹ Нарушенията, регистрирани от полицията и социалните инспектори, не са включени в горната таблица, тъй като не бяха подходящо раздробени.

¹⁰ Франция не прави разлика между местни и чуждестранни лица, а между постоянно и непостоянно пребиваващи в страната. Не са включени подробни данни за нарушенията в транспорта на пътници и на стоки, но са дадени данни за нарушенията, открити на пътя и в помещенията на предприятието.

¹¹ Държавата-членка не предостави тези данни.

¹² Ирландия отчете само нарушенията, извършени от местни граждани и граждани на други държави-членки.

¹³ Швейцария отчете само общия брой.

Общ преглед по вид на нарушението*

Член	Вид на нарушението	Брой на нарушенията
6	Периоди на кормуване	313 782
7	Прекъсвания	431 039
8	Периоди на почивка	435 849
14	Разписание и график на дежурствата	4 725
Всичко		1 185 395

* Данни от Швеция и Гърция не бяха представени и затова не са включени в таблицата.

3. ОТНОШЕНИЯ И СЪТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Известен брой съгласувани проверки и акции на сътрудничество по отношение на изпълнение на мерките за правоприлагане бяха предприети от няколко държави-членки.

Шведските контролни органи извършиха проверки съвместно с контролните органи в другите скандинавски страни (Дания, Финландия и Норвегия).

Австрия съобщи за съгласувани проверки с германски полицаи в региона на Kundl (Тирол). Германската полиция е била упълномощена от австрийците да проверява превозни средства по пътищата на Австрия и е работила съвместно с австрийските си колеги.

Обединеното кралство съобщи за проверки, извършени заедно с други правоприлагащи органи за контрол на движението по международните линии, и за една общоевропейска проверка, насочена специално към превозни средства, пренасящи опасни товари.

4. ОЦЕНКА И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

4.1. Предложения от държавите-членки

Няколко предложения от предшестващия отчетен период ще бъдат обсъдени в Съвещателния комитет, създаден съгласно член 18 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 (комитет по привеждане в съответствие на регламента с техническия прогрес). Никакви други предложения не бяха направени от държавите-членки през настоящия отчетен период.

4.2. Оценка

Действащото законодателство е било обща норма на Общността за въвеждане на ограничения на максималната продължителност на кормуване, както и на периоди на прекъсване и почивка за операторите на автомобилния транспорт. Неговото изпълнение в държавите-членки играе жизненоважна роля за повишаване на безопасността по

пътищата и лоялната конкуренция, както и за подобряване на условията на работа на водачите.

Въпреки че регламентът има задължителен характер вече повече от 20 години, държавите-членки все още имат различни схващания относно тълкуването и прилагането на това законодателство. Проверки се извършват с различна интензивност и честота във всяка държава-членка и често пъти от различни органи, действащи с различаващи се приоритети и по отделни национални разпоредби. Част от информацията, предоставена от държавите-членки, е често неясна и поради това е трудно да се правят точни съпоставки.

За справяне с тези проблеми през 2006 г. бяха въведени нови мерки. Цифровият тахограф стана задължителен за всички нови превозни средства във всички държави-членки и измененията на Регламент 3820/85¹⁴ и Директива 88/599/ЕИО¹⁵ за неговото изпълнение влязоха в сила през април 2007 г.

Основните промени, въведени от регламента и директивата по отношение на правоприлагането, са следните:

- нов комитет, включващ представители на правоприлагащите органи от държавите-членки и имащ за цел да помага на Комисията за гарантирането на хармонизирано тълкуване и прилагане на разпоредбите;
- екстериториалността на санкциите позволява на инспекторите при проверка на пътя да санкционира нарушенията, независимо къде са извършени те;
- общ набор от санкции, които се определят от всяка държава-членка;
- съвместни програми за обучение по най-добрите практики, които се съставят от държавите-членки;
- засилване на сътрудничеството: съвместни проверки; обмен на съвместно обучение между инспектори на държавите-членки; обмен на информация за чуждестранни нарушители.

Освен това срокът за национално транспониране на Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, изтече на 23 март 2005 г. Подобряване на положението в резултат на тези нови мерки трябва да се види в бъдещите доклади.

4.2.1. Предаване на данните

Липсата на точност при предоставяне на информацията от някои държави-членки на Комисията е пречка за пълното събиране на данните и забавя изработването на доклада в окончателен вид. Предаването на нестандартни цифри или на непълни данни е допълнителна пречка за подробното сравнение между отделните страни. Гърция не предостави данни за нарушенията, а обявеният брой на превозните средства,

¹⁴ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1.

¹⁵ ОВ L 325, 29.11.1988 г., стр.5

подлежащи на разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3820/85, изглежда много нисък, което доведе до малък минимален брой на подлежащите на проверка работни дни и оттам — до привидно високо равнище на извършените проверки¹⁶. В доклада на Португалия, представен в последния момент преди откриването на процедура за нарушение, липсваха данни за изчисление на минималните проверки. Норвегия и Швейцария използваха стандартната отчетна бланка, но данните им не бяха пълни.

4.2.2. Проверки

В сравнение с предишния отчетен период (2001—2002 г.) пет държави-членки отбелязаха увеличение на броя на проверките, а именно Австрия, Белгия, Франция, Германия и Люксембург.

Повечето от държавите-членки надхвърлиха минималната норма от 1 % проверени от работните дни. Страните, които са извършили най-малко проверки, са Португалия, Швеция и Нидерландия. Швеция не постигна изискуемия 1 % проверени от работните дни (0,98 %), а Нидерландия го надхвърли с много малко (1,03 %). Резултатът на Португалия беше далеч под минималното изискване със само 0,21 % проверени от работните дни. Германия, Гърция, Франция и Испания продължиха да надхвърлят 2 %, като Люксембург този път също надхвърли равнището от 2 %. Сред страните, отчетели намаление на процента на проверените работни дни в сравнение с предшестващия отчетен период, четири от тях отбелязаха значително намаление с около 0,3 процентни пункта. Това са Швеция, Обединеното кралство, Испания и Ирландия. Статистическите данни за Португалия отбелязаха спад с почти 1 % (от 1,11 % на 0,21 %).

4.2.3. Нарушения

Повечето държави-членки предоставиха достатъчно данни относно нарушенията за съответния период. Гърция не предостави данни. Данните, предоставени от Обединеното кралство, отразяват затруднение при отнасяне на цифрите между нарушенията по отношение на периодите на кормуване, периодите на почивка и спиранията. Швеция не отнесе нарушенията към различните членове на регламента.

Анализът на данните показва, че общият брой на нарушенията за настоящия период е нараснал в някои държави-членки, напр. в Белгия, Дания, Финландия, Ирландия, Италия, Испания и Обединеното кралство. Това е свързано с факта, че в Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Италия и Люксембург общият брой на проверените работни дни е нараснал, докато в Ирландия, Нидерландия, Испания, Швеция и Обединеното кралство общият брой на проверените работни дни е намалял.

Както и през предшестващия период, макар няколко държави-членки да отчетат увеличение, забелязва се едва слабо нарастване на общия брой нарушения, открити на територията на ЕС. През периода 2001—2002 г. бяха регистрирани всичко 1 183 379 нарушения, а за периода 2003—2004 г. общият брой е 1 185 395.

В сравнение с предшестващия отчетен период броят на откритите нарушения, свързани с периодите на спирания и почивка, е нараснал, докато всички останали нарушения са

¹⁶ Срв. бел. 6.

намалели. Въпреки че половината от държавите-членки отчетоха нарастване на нарушенията срещу член 6 (периоди на кормуване), общият брой на нарушенията, свързани с периодите на кормуване, е намалял. Общият брой на нарушенията, свързани с член 7 (прекъсвания) е нараснал с 29 %, като спад на броя на тези нарушения има само в Испания, Люксембург и Нидерландия. Нарушенията срещу член 8 (периоди на почивка) са се увеличили умерено. Имаше осезаемо намаление на броя на нарушенията, открити във връзка с член 14 относно разписанието и графика на дежурствата.

Отношението между общия брой на откритите нарушения към общия брой на проверените работни дни потвърждава, че все още има големи разлики между държавите-членки при успешното насочване към потенциални нарушители. През 2003—2004 г. Австрия, Германия и Финландия бяха най-успешни със средно 5,1; 5,0 и 4,26 открити нарушения на 100 проверени работни дни през съответния период. В някои страни равнището на откриване е било над 2 нарушения (Дания и Италия) на 100 проверени работни дни или над 1 нарушение (Франция, Ирландия, Нидерландия, Унгария, Обединеното кралство, Португалия) на 100 проверени работни дни, но други държави не са достигнали този коефициент. Средният коефициент на откриване е почти същият както през предшестващия период, а именно: 2,8 открити нарушения на 100 проверени работни дни.

4.2.4. Тълкуване на Регламенти на Съвета № 3820/85 и 3821/85 въз основа на решения на Съда на Европейските общности

В своето решение от 16 януари 2003 г. (Libor Cipra и Vlastimil Kvasnicka срещу Bezirkshauptmannschaft Mistelbach), C-439/2001, съдът постанови, че в случай на транспорт с повече от един водач член 8, параграф 2 от Регламент 3820/85 на Съвета се прилага като *lex specialis*, който надделява над параграф 1 от този член. Следователно тези разпоредби не трябва да се прилагат кумулативно и всекидневната почивка на водача се взема за период от 30 часа. Същото тълкуване се прилага към член 8, параграфи 1 и 2 от Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR). Освен това съдът определи, че изискванията за периода на почивка, които се прилагат за екипажи, състоящи се само от един водач или от най-малко двама водачи, са достатъчно изяснени от текста на член 8, параграфи 1 и 2 на Регламент № 3820/85 и неговите контекст и цели.

В своето решение от 17 март 2005 г. (наказателно дело срещу Annic Andréa Raemdonck и Raemdonck-Janssens BVBA), C-128/2004, съдът постанови, че термините „материал или оборудване“ в член 13, параграф 1, буква ж) от Регламент (ЕИО) № 3820/85 трябва (в контекста на схемата за освобождаване, предвидена в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3821/85) да бъдат тълкувани като включващи не само сечива и инструменти, но и стоките, като строителни материали или кабели, които са необходими за извършването на работата, включена към основната дейност на водача. Както съдът също така напомни, изключението се прилага само ако кормуването на превозното средство не представлява основната дейност на водача. Водачът трябва освен това да използва въпросните материали или оборудване по време на своята работа. Тези две условия се отнасят следователно до дейностите на водача, а не до тези на съответното предприятие.

4.2.5. Цифров тахограф

Регламент (ЕО) № 1360/2002 на Комисията от 13 юни 2002 г. относно привеждане за седми път в съответствие с техническия прогрес на Регламент (ЕИО) № 3821/85/ЕИО на Съвета относно уредите за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт съдържа в своето приложение I Б техническата спецификация на цифровия тахограф, въведен от Регламент № 2135/98 на Съвета.

Цифровият тахограф стана задължителен за всички нови превозни средства във всички държави-членки на 1 май 2006 г.¹⁷ Главната цел на въвеждането на цифровия тахограф беше да се хармонизира изпълнението на регламента за продължителността на кормуване, както и да се унифицират и подобрят практиките на правоприлагане на територията на държавите-членки.

Цифровият тахограф задължава правоприлагащите органи да актуализират своите начини за прилагане на разпоредбите и преследване на нарушителите. Комисията предостави финансова помощ за един проект, който насърчава сътрудничеството между държавите-членки за разработване на нови общи планове за прилагането, за обмен на информация и за създаване на хармонизирани и ефикасни решения на свързаните с прилагането въпроси. Започнато бе целенасочено действие в помощ на прилагането на цифровия тахограф в десетте държави-членки, които се присъединиха към Европейския съюз през 2004 г.

Разпоредбите относно цифровия тахограф са също в сила съгласно Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) от 16 юни 2006 г. с преходен период за договорните страни по AETR извън ЕС до 16 юни 2010 г. По този начин цифровият типограф ще стане задължителен за всички трети европейски страни, които са съседни на Европейското икономическо пространство.

4.2.6. Отменяне на Регламент № 3820/85 на Съвета

Новият Регламент (ЕО) № 561/2006¹⁸ влезе в сила на 11 април 2007 г., с изключение на разпоредбите относно цифровия тахограф, които влязоха в сила на по-ранната дата 1 май 2006 г.

Новият регламент пояснява и актуализира 20-годишното законодателство. То е насочено към повишаване на безопасността по пътищата, подобряване на условията на работа на водачите и лоялна конкуренция в държавите-членки. Освен подобрението на социалните условия и безопасността, новите мерки осигуряват също така строго и хармонизирано правоприлагане на тези разпоредби. Регламентът засилва разпоредбите, засягащи отговорността на работодателя и подготвя почвата за общи санкции по отношение на сериозните нарушения. На 24 май 2007 г. бе създаден Съвещателен комитет за насърчаване на продължителното участие и ангажираност за изпълнението на регламента.

¹⁷ Член 29 на Регламент (ЕО) № 561/2006.

¹⁸ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр.1.

4.2.7. *Отменяне на Директива 88/599/ЕИО*

Новата Директива 2006/22/ЕС¹⁹ влезе в сила на 1 май 2006 г. Държавите-членки бяха длъжни да транспонират тази директива в националното си законодателство до 1 април 2007 г.

Новата директива увеличава изискуемия минимален брой на проверките постепенно от 1 % до 3 % от общите работни дни на професионалните шофьори през 2010 г. От този общ процент, минималният дял на крайпътните проверки се повишава от 15 % на 30 %, а този на проверките в помещенията се увеличава от 25 % на 50 %.

За да се повиши качеството на проверките, директивата предвижда създаването на координиращ изпълнителен орган във всяка държава-членка, който съответно да снабдява изпълнителния персонал с основен списък с оборудване и да осигурява пътна инфраструктура с достатъчно отбивки и пунктове за обслужване, където да се извършват проверките.

Сътрудничеството между изпълнителните органи на държавите-членки се осигурява с увеличаване на съгласуваните действия, по-добър обмен на информация чрез електронна мрежа и Регулативен комитет за поясняване на изпълнението на директивата. Държавите-членки посочват орган за връзка в Общността, който е представен в комитета. Регулативният комитет бе създаден на 9 октомври 2006 г. Той се събра на 19 януари 2007 г. и утвърди единен формуляр за отпуск по болест, който замества 27-те различни национални образци и така ефективно допринася за намаляване на административното натоварване. Комисията прие образеца с решение от 12 април 2007 г. за формуляр относно социалното законодателство, свързано с дейности в автомобилния транспорт.

4.2.8. *Законодателството относно работното време за сектора на автомобилния транспорт: Директива 2002/15/ЕО*

Директива 2002/15/ЕО²⁰ трябваше да бъде приложена в националното законодателство до 23 март 2005 г. Има обаче държави-членки, които още не са транспонирали изцяло разпоредбите на директивата и които сега са обект на процедура за нарушение.

Комисията е убедена, че директивата, когато бъде изпълнена от всички държави-членки, ще допринесе за подобряване на социалните условия на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, и ще увеличи безопасността по пътищата.

Следващият отчетен период 2005—2006 г. ще включи също изпълнението на Директива 2002/15/ЕО.

4.2.9. *Заклучения*

Ефективното прилагане на разпоредбите за периодите на кормуване, спиране и почивка е в интерес на всички. Комисията насърчава всички държави-членки да повишават количеството и качеството на проверките, да предприемат съгласувани проверки и

¹⁹ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр.35.

²⁰ ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр.35.

съвместни инициативи за засилване на обмена на информация и персонал. Тези действия ще допринесат за засилване на дейностите по правоприлагането и ще доведат до хармонизирано и по-добро изпълнение на разпоредбите на регламента.

Следващото задължително отчитане ще включва годините 2005—2006. Това ще бъде последният доклад по „старото“ законодателство. Същевременно този доклад ще бъде първият, придружен от едновременен доклад от Икономическата комисия на ООН за Европа за изпълнението на Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR). В допълнение това ще е първия доклад, който включва прилагането на директивата за работното време през годините 2005—2006. Ето защо е изключително важно докладите на отделните държави да пристигнат в сроковете, указани в регламента, и в изискуемия единен формат. В допълнение информацията за изпълнението на Директива 2002/15/ЕО трябва да бъде предоставена към същата дата.

Комисията отбелязва, че почти всички държави-членки са осигурили минималното равнище на правоприлагане от 1 % от дните, заработени от професионалните водачи. Важно е изпълнителните органи да се постараят да увеличат количеството на проверките, които от 1 януари 2008 г. трябва да обхващат 2 % от общия брой работни дни.

Резултатите дават все още основания за безпокойство, тъй като средният брой на нарушенията не е намалял с течение на времето. В един силно конкурентен пазар, в който фирмите са под натиск да поддържат разходите минимални, трябва да се предприемат действия за подобряване на съответствието с тези съществено важни разпоредби. Комисията е уверена, че новото законодателство ще даде своя положителен принос в тази сфера. Тя би искала също да подчертае, че секторът е силно заинтересован да осигури новите разпоредби за работното време да бъдат прилагани и изпълнявани по един и същи начин и справедливо на територията на Съюза, за да се избегне всяка деформация на конкуренцията.

Само с повече усилия и инвестиции от страна на държавите-членки по отношение на дейността по правоприлагането ще се стигне до по-голямо спазване на социалните норми на Общността в сектора на автомобилния транспорт. Имайки това предвид, Комисията ще продължи да следи процесите в тази област, за да се гарантира хармонизирано прилагане на социалното законодателство, да се насърчи добрата практика и да се повишат равнищата и ефективността на изпълнението.