

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.8.2009
COM(2009) 416 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

**за прилагането през 2005—2006 г. на Регламент (ЕИО) № 3820/85 относно
хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с
автомобилния транспорт**

**(24-ти доклад на Комисията за прилагането на социалното законодателство,
свързано с автомобилния транспорт)**

{SEC(2009)1100}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

за прилагането през 2005—2006 г. на Регламент (ЕИО) № 3820/85 относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт

(24-ти доклад на Комисията за прилагането на социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт)

ОБОБЩЕНИЕ

Настоящият доклад на Комисията се отнася до прилагането на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета¹ относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт. Регламентът предвижда максималната продължителност на управление и минималните периоди на прекъсване и почивка за професионални водачи, както и процедурите за контрол. Съгласно съпътстващата го Директива 88/599/ЕИО² относно процедури за стандартна проверка държавите-членки са длъжни да гарантират, че най-малко 1 % от всички дни, заработени от професионални водачи на камиони и автобуси, са контролирани чрез инспекции или в помещенията на транспортните предприятия, или на пътя.

Въпреки задължението да докладват някои държави-членки сериозно се забавиха с предоставянето на данните си. За да се избегне закъснението на следващия доклад, много важно е докладите на държавите-членки за 2007—2008 г. да стигнат до Комисията най-късно до 30 септември 2009 г. Докладите ще трябва да включват и информация за изпълнението на директивата за работното време (Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт)³ в съответствие с член 13, параграф 1 от нея. Това ще даде възможност на Комисията да изготви изчерпателен доклад, включващ цялата информация, отнасяща се до изпълнението на социалните разпоредби в пътния транспорт.

През отчетния период Австрия, Франция, Италия и Испания са увеличили общия брой на проверените работни дни. Средният общ брой на проверените работни дни (местни и чужденци общо) е останал почти непроменен през периода 2005—2006 г., а именно приблизително 2,4 милиона, в сравнение със средно около 2,3 милиона работни дни, проверени през предшестващия отчетен период.

¹ Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1).

² Директива 88/599/ЕИО на Съвета от 23 ноември 1988 г. относно процедури за стандартна проверка на изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3820/85 за хармонизиране на част от социалното законодателство, която се отнася до автомобилния транспорт, и Регламент (ЕИО) № 3821/85 за уредите за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 325, 29.11.1988 г., стр. 5).

³ 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).

С изключение на Кипър, Естония, Ирландия, Нидерландия, Португалия и Швеция всички държави-членки са проверили повече от задължителния 1 % от всички работни дни, като Австрия, Франция, Германия, Италия, Полша и Испания са надвишили дори 2 %, което вече е задължителна норма от 1 януари 2008 г. Швейцария също е надхвърлила прага.

Общият брой на установените на територията на ЕС и докладвани на Комисията нарушения е малко намалял, макар че в няколко държави-членки се е увеличил. В сравнение с предшестващия отчетен период броят на установените нарушения, свързани с периодите на прекъсване и почивка, както и броят на нарушенията, свързани с периодите на управление, е намалял, докато е имало увеличение на такива, свързани с разписанията и графици на дежурствата. Най-често срещаните нарушения са били такива на член 7 от регламента (относно прекъсванията), като са установени 425195 нарушения. През предшестващия отчетен период най-високият брой установени нарушения са били свързани с член 8 от регламента (периоди за почивка; 435849).

Въздействието на новия Регламент (ЕО) № 561/2006⁴ относно времето на управление и периодите на почивка, както и на Директива 2006/22/ЕО за неговото изпълнение⁵ (относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85), които са в сила съответно от 11 април 2007 г. и 1 май 2006 г., още не можа да бъде измерено през отчетния период. Очаква се обаче тези нови правила да улеснят прилагането на социалното законодателство. Те предвиждат целенасочен подход, основан на оценка на риска, засилват сътрудничеството между държавите-членки и предоставят на Комисията изпълнителни правомощия, особено по отношение на минималните стандарти за крайпътни проверки и проверки в помещенията на предприятията, стандартното оборудване на изпълнителните звена и на това, кои фактически обстоятелства следва да се разглеждат като нарушения. Тези правомощия се упражняват със съдействието на регулативен комитет. Повече усилия трябва да се съсредоточат върху ефикасното и хармонизирано изпълнение на подобрения набор от социални разпоредби.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад, обхващащ двугодишния период 2005—2006 г., се основава на информацията, предоставена от държавите-членки чрез използване на стандартния формуляр, въведен в съответствие с решението на Комисията от 22 февруари 1993 г.⁶

Отчетите бяха в по-голямата си част пълни, но с недостатъци по отношение на качеството на докладите. Така например Гърция не предостави данни относно

⁴ 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.

⁵ Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

⁶ Решение на Комисията от 22 февруари относно изготвянето на стандартния формуляр, предвиден в член 6 от Директива 88/599/ЕИО на Съвета относно автомобилния транспорт (ОВ L 72, 25.3.1993 г., стр. 33).

нарушенията. Някои държави-членки като Словения или Чешката република предоставиха доклади само за части от отчетния период. Някои се отклониха от отчетния формат, като не правят ясна разлика между трите различни групи водачи, подлежащи на проверки (местни граждани, граждани на други държави-членки и граждани на трети държави).

За държавите-членки, които се присъединиха през 2004 г., периодът 2005—2006 г. беше първият, за който те трябваше да представят своите доклади. Румъния и България, които станаха членове на Европейския съюз на 1 януари 2007 г., т.е. след края на отчетния период, не бяха длъжни да предоставят национални доклади. Въпреки това Румъния предостави пълен доклад, обхващащ целия период.

И Швейцария изпрати данните си на Комисията.

2. ОБОБЩИТЕЛНИ ТАБЛИЦИ

2.1. Проверки: обобщение

Таблицата по-долу показва броя на действително проверените дни като част от минималния брой работни дни, които подлежах на проверка през отчетния период (1 януари 2005 г. до 31 декември 2006 г.).

Държава-членка	-а- Минимален брой подлежащи на проверка работни дни	-б- Брой на проверените работни дни (местни граждани)	-в- Брой на проверените работни дни (чужди граждани)	-г- Общ брой на проверените работни дни	-д- Брой на действително проверените дни като част от минималния брой работни дни, които подлежат на проверка (г/а)
Австрия	470736	875914	510678	1386592	2,95
Белгия	726000	965414	152065	1117479	1,54
Кипър	77589	4738		4738	0,06
Чешка република ⁷	265491	1159843	219308	1379151	(5,19)
Дания	220000	284455	27985	312440	1,42
Естония	61160	37189	2290	39479	0,65
Финландия	334000	379920	79033	458953	1,37
Франция ⁸	2505000	8958405	2073646	11032051	4,4
Германия	5717462	7571798	5586304	13158102	2,3
Гърция	6402	29646	917	30563	(4,77)
Унгария	560000	639530	132494	772024	1,37
Ирландия	904700	632710	89	632799	0,70

⁷ Докладът обхваща само 2006 г.

⁸ Франция не прави разлика между местни и чуждестранни лица, нито между други държави-членки и трети държави, а между постоянно и непостоянно пребиваващи в страната. В таблицата постоянно пребиваващите в страната са посочени като местни граждани, а непостоянно пребиваващите — като чужди.

Италия	3268176	7441167	934095	8375262	2,56
Латвия	305662	485697	73915	559612	1,83
Литва	251660	237567	78807	316374	1,26
Люксембург	51201	72091	15923	88014	1,72
Малта	103	1001	65	1066	(10,34)
Нидерландия	595405	471571	59831	531402	0,89
Полша	1286126	5063096	3479674	8542770	6,64
Португалия	585 077 ⁹	99613	518	100131	0,17
Румъния	410106	428043	72680	500723	1,22
Словакия	164027	202278	1519	203797	1,24
Словения ⁷	80000			81059	(1,01)
Испания	1912819	4138122	438912	4577034	2,39
Швеция	528000	414891	96227	511118	0,97
Обединеното кралство	2254506	3157534	484546	3642080	1,62
Швейцария	412040	1646858	331930	1978788	4,80

Таблицата показва, че повечето държави-членки са постигнали целта на 1 % проверени дни от всички работни дни. Изключения са Кипър (0,06), Естония (0,65), Ирландия (0,70), Нидерландия (0,89), Португалия (0,17) и Швеция (0,97).

Докладът на Словения обхваща само 2006 г. и при проверените работни дни не се прави разлика между местни и чуждестранни граждани. Поради това не може да се вадят никакви заключения относно баланса на проверките между тези групи.

Цифрите сочат, че някои от данните са докладвани непоследователно. В случая на Гърция е малко вероятно, че само 1345 превозни средства са предмет на Регламент (ЕИО) № 3820/85 за хармонизиране на частта от социалното законодателство, която се отнася до автомобилния транспорт, при положение че във връзка с Регламент (ЕИО) № 881/92¹⁰ относно достъпа до пазара при автомобилен превоз държавата е отчела 3997 заверени копия на лицензи на Общността.

Подобно нещо важи и за Малта, където броят на заверените копия на лицензи на Общността надхвърля в подобен размер броя на превозните средства, които са предмет на регламента, което води до минимален брой 103 работни дни, които подлежат на проверка.

В случая с Чешката република отчетеният брой извършени проверки е много висок в сравнение с броя за период от две години при държави с подобна характеристика, като Австрия или Унгария, въпреки че чешкият доклад обхваща само 2006 г. В очакване на допълнителна проверка на тези цифри аритметично изчисленият коефициент не е взет по-нататък под внимание.

Предоставен по-рано доклад за 2004—2005 г. не можа да бъде взет предвид, защото не беше възможно да се разграничи ясно, кои проверки са били извършени през 2004 г. (и

⁹ Държавата-членка не предостави данни; Затова броят е взет от предшестващия отчетен период.
¹⁰ Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на стоки в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки (ОВ L 95, 9. 4. 1992 г., стр. 1

следователно не попадат в отчетния период), и защото не е изчислен броят на минималните проверки, които трябваше да се провеждат.

Във всички тези доклади изчисленият коефициент е поставян в скоби и не е взет под внимание.

2.2. Нарушения: обобщение

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

Общ преглед по държави-членки

Държава-членка	Пътници				Стоки				Общо
	Местни граждани	Граждани на държави на ЕС	Граждани на трети държави	Общо чужди граждани	Местни граждани	Граждани на държави на ЕС	Граждани на трети държави	Общо чужди граждани	
Австрия	1425	1305	835	2140	28249	13351	4309	17660	49474
Белгия ¹¹	254	252	19	271	2099	6643	561	7204	9828
Кипър	248				337				585
Държава-членка	Пътници				Стоки				Общо
	Местни граждани	Граждани на държави на ЕС	Граждани на трети държави	Общо чужди граждани	Местни граждани	Граждани на държави на ЕС	Граждани на трети държави	Общо чужди граждани	
Чешка република	1005	88	13	101	5894	1779	256	2035	9035
Дания	120				3279				3399
Естония	12	2	0	2	261	55	5	60	335
Финландия	921	0	0	0	11548	18	23	41	12510
Франция ¹²	106213	24989		24989					131202
Германия	19403	810	568	1378	631815	45832	7448	53280	705516
Гърция ¹³									
Унгария	288	67	163	230	6795	2250	2679	4929	12242
Ирландия	192	4		4	8495	37		37	8728
Италия	10090	1777	222	1999	66626	4127	793	4920	83635
Латвия	12	1	0	1	322	34	0	6	341
Литва	120	73	77	150	568	292	457	749	1587
Люксембург	12	0	0	0	68	99	0	99	179
Малта ¹³						3			3

¹¹ Данните, докладвани от полицията и социалните инспектори, не са включени в горната таблица, тъй като не бяха подходящо раздробени.

¹² Цифрите се отнасят и за товарния, и за пътническият превоз.

¹³ Държавата-членка не предостави данни.

Нидерландия	424	134	21	155	8311	2412	190	2602	11492
Полша	13671	968	257	1225	47536	25557	7307	32864	95296
Португалия	56	18	0	18	517	16	0	16	607
Румъния	8842	0	400	400	30286	0	2948	2948	42476
Словакия	2128	54	1	55	33640	1506	202	1708	37531
Словения									1006
Испания	4913	448	493	941	73007	5907	1566	7473	86334
Швеция	818	104	11	115	3831	926	47	973	5737
Обединеното кралство	2777	201	16	217	29142	15664	1305	16969	49105
Швейцария					7592	7251	70	7321	14913

Общ преглед по категории нарушения

Член	Вид на нарушението	Брой на нарушенията
6	Периоди на управление	297244
7	Прекъсвания	425195
8	Периоди на почивка	241365
14	Разписание и график на дежурствата	52951
Общо		1016755

Белгийският доклад показва, че общият брой на крайпътните проверки на местни граждани в Белгия възлиза на 35761, а броят при чуждестранните — на 59264. Това доведе до почти равен брой регистрирани нарушения в пътническият транспорт, извършени от местни и от чуждестранни лица. Що се отнася до товарния превоз, броят на нарушенията, извършени от чуждестранни лица, надхвърли с повече от три пъти броя на нарушенията, извършени от местни лица.

Подобно нещо важи и за Литва. Докато броят на проверките на местни лица е по-висок от този на чуждестранни, броят на установените нарушения е почти равен за местни и чуждестранни лица, доколкото става въпрос за пътническият превоз. По отношение на товарния превоз броят на нарушенията, установени при проверки на чуждестранни лица, надхвърля значително броя на нарушенията, извършени от местни. В Люксембург общият брой на крайпътните проверки на чужди граждани беше повече от двойно по-голям от броя на проверките на местни граждани.

И в Словения общият брой на крайпътните проверки на чуждестранни граждани надхвърли значително броя на проверените местни.

Що се отнася до Чешката република, броят на установените нарушения е особено нисък, преди всичко в светлината на извънредно високия брой докладвани работни дни, които подлежах на проверка.

По отношение на разделението на проверките на местни и чуждестранни граждани трябва да се осигури, че проверките трябва да се извършват по недискриминационен начин.

3. ОТНОШЕНИЯ И СЪТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Съгласно член 5, параграф 1 от Директива 88/599/ЕИО относно процедури за стандартна проверка трябва да се провеждат поне два пъти годишно съгласувани

контролни действия. В съответствие с член 5 от Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85) този минимален брой съгласувани проверки се увеличава до шест пъти годишно от 2007 г. нататък.

Само Австрия обаче докладва изрично, че е участвала в трансгранични проверки. Тези проверки са били координирани от Euro Control Route (ECR). Съгласуваните проверки са били извършени заедно с Германската федерална служба за товарния транспорт (Bundesamt für Güterverkehr –BAG).

4. БЕЛЕЖКИ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

4.1. Предложения от държавите-членки

В националните си доклади държавите-членки не са направили предложения.

4.2. Бележки

Въпреки че разпоредбите относно периодите на управление и на почивка са в сила от почти тридесет години, все още има разлики в начина на тяхното прилагане от държавите-членки. Това е в ущърб на целите — увеличаване на безопасността по пътищата и лоялната конкуренция и подобряване на условията на работа на водачите.

Съответно от 11 април 2007 г. и 1 май 2006 г. са в сила новите правни разпоредби от Регламент (ЕО) № 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка и от Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85). Но след като от май 2006 г. цифровият тахограф е задължителен за новите превозни средства, приложимостта на правилата за времето на управление и периодите на почивка съществено се подобри. Това би могло да е една от причините за лекото намаление на общия брой докладвани нарушения.

Още подобрения се очакват от новите разпоредби, влезли в сила през 2006 и 2007 г.

4.2.1. Предоставяне на данните

Липсата на точност при предоставяне на информацията от някои държави-членки на Комисията е пречка за съставянето на доклада на ранен етап. Предаването на данни, различни от стандартния формуляр за доклади, или на непълни данни допълнително затруднява подробното сравнение между отделните страни.

Съответните държави-членки следва да се спрат на специфичните въпроси за точността и правдоподобността на данните, които са подробно описани в глави 2.1 и 2.2.

Напомня се на държавите-членки, че предоставянето на пълни доклади в съответствие със стандартния формуляр за доклади представлява тяхно задължение, произтичащо от Регламент (ЕИО) № 3820/85.

Въведен е нов формуляр за доклади с оглед на развитието на разпоредбите на Общността за времето на управление и периодите на почивка. Новите изисквания за

отчетност, установени с Решение на Комисията от 22 септември 2008 г.¹⁴, базиращо се на Регламент (ЕО) № 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка и на Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85), включват по-специално информация за национални изключения, предоставяни от държавите-членки съгласно член 13, параграф 1 от Регламент (ЕО) 561/2006, и по-прецизни подробности за проверките, на които се подлагат превозните средства. Допълнително се предвижда формуляр за доклади за прилагането на Директива 2002/15/ЕО.

4.2.2. Проверки

Броят на проверките е останал почти непроменен в повечето държави-членки.

Австрия, Италия, Франция и Испания са увеличили броя на проверките си, докато в Люксембург и Германия е регистрирано намаление от около 3 %. През предшестващия отчетен период в Германия са били проверени 5,06 % от всички работни дни, през текущия отчетен период — само 2,3 %. В Люксембург процентът на проверените работни дни е намалял от 4 % през 2003—2004 г. до 1,72 % през текущия отчетен период. Докато Люксембург не даде обяснение за това в доклада си, Германия посочи, че броят на превозните средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕИО) № 3820/85, и следователно и минималният брой проверки почти са се удвоили от последния отчетен период.

Почти всички държави-членки са изпълнили минималната норма от 1 % проверени работни дни, като Австрия, Франция, Германия, Италия, Полша и Испания са надвишили дори прага от 2 %.

Няколко държави-членки обаче не са изпълнили правните разпоредби относно минималния брой работни дни, които подлежат на проверка.

Най-малки проверки са извършени в Кипър (0,06 %), Португалия (0,17 %), Естония (0,65 %), Ирландия (0,70 %), Нидерландия (0,89 %) и Швеция (0,97 %). Предвид предшестващия отчетен период тези държави-членки се призовават незабавно да вземат необходимите корективни мерки. Португалия и Швеция за втори път поред не са изпълнили контролите си задължения (2003—2004 г.: съответно 0,21 % и 0,98 %). Нидерландия през предшестващия отчетен период е изпълнила нормата от 1 %, но сега отчита сериозен спад. Като се имат предвид отрицателните резултати на споменатите държави, трябва да се очаква, че те ще срещнат сериозни трудности да постигнат новата норма от 2 %, валидна от 1 януари 2008 г. съгласно Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85).

¹⁴ Решение на Комисията от 22.9.2008 г. за съставяне на стандартния формуляр за докладване, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 (C(2008)5123 окончателен).

4.2.3. *Нарушения*

Като цяло може да се установи, че общият брой установени нарушения е намалял, въпреки че новите държави-членки трябваше да предоставят докладите си за първи път¹⁵.

Анализът на данните показва, че в следните държави-членки броят на установените нарушения се е увеличил: Австрия, Нидерландия, Испания и Обединеното кралство. Докато например в Австрия и Обединеното кралство се е увеличил и общият брой на проверките, същият е намалял в Нидерландия. В случая с Испания броят на установените нарушения почти се е удвоил, докато общият брой на проверените работни дни в ЕС и в Швейцария се е увеличил само с малко по-малко от една пета.

Тъй като повечето държави-членки съобщават за намаляване на броя на установените нарушения, намаля и общият брой установени нарушения. Докато през 2003—2004 г. държавите-членки отчетоха общо 1 185 395 нарушения, общият брой за 2005—2006 г. беше 1 016 755 (Швейцария докладва 14 913 нарушения), въпреки че регионалният обхват на Регламент (ЕИО) 3820/85 се разшири след присъединяването на 10 нови държави-членки през 2004 г. Възможна причина на това развитие може да е първото положително въздействие на въвеждането на новия цифров тахограф, което позволява по-добро прилагане и спазване на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт.

Трудно е да се проследи развитието между 2005 и 2006 г., тъй като много държави-членки не са разделили докладите си по години, защото не е задължително.

Най-често срещаните нарушения са свързани с прекъсванията, те възлизат на 41,81 % от установените нарушения. През предшестващия период само 36,36 % от установените нарушения са били свързани с прекъсванията. През периода 2003—2004 г. периодите на почивка представляваха най-високия дял сред установените нарушения (36,76 %).

Вероятността да се установи нарушение по време на проверка на работните дни е била най-висока в Словакия (18,41), Румъния (8,48) и Германия (5,36), докато рискът да се установи нарушение беше особено нисък в Латвия (0,06), Литва (0,5) и Португалия (0,61).

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

След последния доклад са произнесени три решения на СЕО във връзка с Регламент (ЕИО) 3820/85. Първото беше по дело С-372/03 от 15 септември 2005 г. (Комисия на Европейските общности срещу Федерална република Германия). Заведеното дело се отнасяше до предполагаемото нарушение от страна на Германия на член 5, параграф 1, буква б) от Регламент 3820/85 чрез издаването на свидетелства за управление на моторни превозни средства от категории С1 и С1+Е на водачи под 18 години.

¹⁵ Качеството на данните от повечето държави-членки е достатъчно. Гърция не предостави никакви данни, както направи и за периода 2003—2004 г. Дания предостави непълни данни по отношение на чуждестранните лица. В случая със Словения нямаше ясно разграничаване между местни граждани, граждани на други държави-членки и на трети държави в сектора на пътническия и товарния превоз.

Съдът постанови, че нито Директива 91/439 относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства, нито Регламент 3280/85 относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, предвиждат възможност за дерогиране от минималната възраст от 18 години за издаването на свидетелства за управление на моторни превозни средства от категории C1 и C1+E.

По друго дело C-93/05 (Teemu Nakala срещу Oy L. Simons Transport Ab), свързано с член 10 от Регламент 3820, Съдът заключи, че базираща се на изминатите разстояния система за плащане противоречи на тази разпоредба, освен ако такава система е от такова естество, че да не застраши безопасността по пътищата. Националният съд е този, който в главното производство трябва да вземе предвид всички обстоятелства по делото, за да прецени, дали тази предпоставка е дадена.

По дело C-128/04 от 17 март 2005 г. (Raemdonck и Raemdonck Janssens) Съдът на Европейските общности постанови, че термините „материал или оборудване“ в член 13, параграф 1, буква ж) от Регламент № 3820/85 относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, трябва 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. Такава дейност, която по смисъла на член 13, параграф 1, буква ж) не може да се състои в управляването на превозното средство, трябва да представлява основната дейност на водача, а не на съответното предприятие.

4.2.5. Изменения на законодателството

Нов Регламент (ЕО) № 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка 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. Този 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 подобриенето 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.

Новата Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО влезе в сила на 1 май 2006 г. и има краен срок за транспониране 1 април 2007 г. С новата директива изискваният минимален брой на проверките постепенно се увеличава от 1 % до 3 % от общите работни дни на професионалните водачи през 2010 г. От този общ процент минималният дял на крайпътните проверки се повишава от 15 % на 30 %, а този на проверките в помещенията на предприятията се увеличава от 25 % на 50 %.

4.2.6. Заключение

През отчетния период се наблюдаваше леко намаление на броя на нарушенията. Докато през предшестващия отчетен период общият брой установени нарушения възлезе на 1 185 395, през периода 2005—2006 г. общият брой е 1 016 755. Следващият доклад ще покаже дали тази оценка представлява устойчива тенденция. В следващия доклад

положителното въздействие на новото законодателство, преди всичко на новия цифров тахограф, би трябвало да е напълно измеримо.

С 425 195 регистрирани нарушения, съставляващи 41,81 % от всички установени нарушения, неспазването на прекъсванията е най-слабото място. През последния отчетен период най-тревожното явление беше неспазването на периодите на почивка.

Ефективното прилагане на разпоредбите за периодите на управление, прекъсванията и периодите на почивка е изключително важно. Затова Комисията призовава всички тези държави-членки, които все още не изпълняват новите разпоредби за повишена интензивност на проверките, да увеличат количеството на проверките си. Освен това увеличаването на броя на съгласуваните проверки и съвместни инициативи за засилване на обмена на информация и персонал между държавите-членки е задължително. Тези действия ще допринесат за засилване на дейностите по правоприлагането и ще доведат до хармонизирано и по-добро изпълнение на разпоредбите на регламента.

Следващият доклад ще обхване отчетния период 2007—2008 г. Той ще бъде първият доклад по новия регламент (ЕИО) № 561/2006 за времето на управление и периодите на почивка. Държавите-членки се призовават да осигурят предоставянето на докладите най-късно до 30 септември 2009 г.

Не всички държави-членки са постигнали определеното минимално равнище на проверки на работните дни на водачите. Предвид факта, че мнозинството държави-членки, които изпълниха законовото си задължение, едва са постигнали прага, Комисията препоръчва на държавите-членки да увеличат усилията си, тъй като изискваното от закона количество проверки фактически ще се утрои до 3 % през 2010 г.

В интерес на лоялната конкуренция, равните социални норми и безопасността по пътищата е належащо всички държави-членки да спазват разпоредбите относно броя на проверките.