



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 3 април 2024 г.
(OR. en)

2023/0155(COD)

PE-CONS 30/24

TRANS 67
SOC 102
CODEC 464

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за минимални почивки по време на работа и за дневните и седмичните почивки в сектора на случайния превоз на пътници и по отношение на правомощията на държавите членки да налагат санкции за нарушения на Регламент (ЕС) № 165/2014, извършени в друга държава членка или в трета страна

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006
по отношение на минималните изисквания за минимални почивки
по време на работа и за дневните и седмичните почивки в сектора
на случайния превоз на пътници и по отношение на правомощията
на държавите членки да налагат санкции за нарушения на Регламент
(ЕС) № 165/2014, извършени в друга държава членка или в трета страна

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 комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С, С/2023/882, 8.12.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Позиция на Европейския парламент от 13 март 2024 г. ... (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) Добрите условия на труд на водачите и справедливите условия за стопанска дейност на предприятията за автомобилен транспорт имат първостепенно значение за създаването на ефикасен, безопасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт, за недопускане на дискриминация и за привличане на квалифицирани работници. Поради това е от съществено значение социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, пропорционални, целесъобразни, лесно приложими и лесни за привеждане в изпълнение, и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза.
- (2) Правилата за максималното дневно и седмично време на управление, минималните почивки по време на работа и дневните и седмичните почивки, установени в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета³, се прилагат за автомобилните превозвачи и техните водачи, независимо дали те участват в превоза на пътници или на стоки, или дали по отношение на превоза на пътници превозът е редовен или случаен.

³ 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).

- (3) Специфичните особености на сектора на случайния автомобилен превоз на пътници не се споделят от сектора на товарния автомобилен транспорт или от сектора на редовния автомобилен превоз на пътници. Случайният автомобилен превоз на пътници се отличава със силно изразен сезонен характер и различна продължителност на времето на управление, както и с различно изминато разстояние, което зависи от туристическите дейности, предприети от пътниците. При случайния превоз водачите следва да се съобразяват с потребностите на пътниците, например непланирани и импровизирани искания за допълнителни спирки и промени в маршрута или разписанието, когато това е възможно. Случайният автомобилен превоз на пътници обикновено изисква по-малко време на управление в сравнение с товарния транспорт или редовните автобусни превози. Освен това водачите обикновено спят в хотели и рядко управляват през нощта. От друга страна, в рамките на работното време водачите могат да бъдат подложени на някои допълнителни дейности, които често са резултат от взаимодействието с пътниците.
- (4) В последващата оценка на Регламент (ЕО) № 561/2006 беше достигнато до заключението, че някои от единните правила, свързани с минималните почивки по време на работа и минималните почивки, не отговарят на спецификата на случайните автомобилни превози на пътници. По-нататъшните оценки, извършени от Комисията в това отношение, показаха, че някои от изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006 относно почивките по време на работа и дневните и седмичните почивки са неподходящи и неприложими за водачите и превозвачите, извършващи случаен автомобилен превоз на пътници, тъй като оказват отрицателно въздействие върху способността за организиране на ефикасни и висококачествени случайни превози на пътници, върху условията на труд на водачите и съответно върху пътната безопасност.

- (5) Поради това е целесъобразно изискванията за минималните почивки по време на работа и минималните почивки да бъдат адаптирани, за да се приспособят към специфичните изисквания на случайните автомобилни превози на пътници. Целесъобразно е също така да се уеднаквят приложимите правила за национални и международни случайни автомобилни превози на пътници.
- (6) По-гъвкавите правила за планиране на почивките по време на работа и на почивките в извънработно време на водачите, извършващи случайни автомобилни превози на пътници, не следва по никакъв начин да застрашават безопасността на водачите или пътната безопасност, нито да увеличават степента на умора на водачите или да водят до влошаване на условията на труд. Следователно тази гъвкавост не следва да променя настоящите правила за общия брой минимални почивки по време на работа, за максималните периоди на управление на ден и на седмица и за максималното двуседмично време на управление, както и за максималното работно време в съответствие с приложимото право, включително Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁴.

⁴ 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).

- (7) С цел да се осигури единно определение на случайните превози на пътници, е необходимо да се поясни, че определението, посочено в Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁵, обхваща както националните, така и международните превози. Целесъобразно е също така да се актуализира определението за редовен превоз на пътници, така че да се позовава на Регламент (ЕО) № 1073/2009, който отмени Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета⁶.
- (8) По-голямата гъвкавост при планирането на почивките по време на работа за водачите, извършващи случайни автомобилни превози на пътници, не следва по какъвто и да е начин да води до повече умора или стрес за водачите. Следва да се направи необходимото водачите да ползват почивки по време на работа, които да са с минималната продължителност, необходима за пълноценната им и достатъчна почивка. Ето защо е уместно да се определи минимална продължителност на всяка почивка по време на работа. На водачите, извършващи случайни автомобилни превози на пътници, следва да се разреши да разделят задължителната си почивка по време на работа на две почивки, всяка от поне 15 минути, като се спазва общото минимално изисквано време за почивка по време на работа от 45 минути. По-голямата гъвкавост при планирането на тези почивки обаче не следва да възпрепятства водачите да имат почивки по време на работа, по-дълги от изискваната минимална продължителност, или да имат допълнителни почивки.

⁵ Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

⁶ Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета от 16 март 1992 г. относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус (ОВ L 74, 20.3.1992 г., стр. 1).

- (9) С оглед да се гарантира, че не се злоупотребява с по-голямата гъвкавост при планирането на почивките на водачите, извършващи случайни автомобилни превози на пътници, е важно ясно да се определи обхватът на тази гъвкавост. Поради това водачите следва да могат да отлагат началото на дневните си почивки най-много с един час, когато периодът на управление на превозното средство за този ден не е надвишил седем часа, и следва да могат да отлагат началото на дневните си почивки само когато извършват единични случайни превози на пътници с продължителност шест или повече дни. Тази гъвкавост следва да бъде допълнително ограничена, така че тази дерогация от правилата за почивка да може да се използва само веднъж по време на пътуването или два пъти при единични случайни превози на пътници с продължителност осем или повече дни. Използването на тази дерогация не влияе върху най-късния начален час на седмичната почивка. С оглед на ефективното и ефикасно прилагане, до осигуряването на цифров пътен формуляр следва да се използва копие от пътния формуляр на хартиен носител или в електронен формат, в допълнение към записите от тахографа.
- (10) Проверките от компетентните национални органи за спазването на разпоредбите на настоящия регламент относно почивките по време на работа и периодите на почивка ще се извършват с помощта, когато е целесъобразно, на Европейския орган по труда (EOT).

- (11) Ограничаването на възможността за отлагане на седмичната почивка с до 12 последователни 24-часови периода само до международните случайни превози на пътници оказва отрицателно въздействие по отношение на равното третиране и лоялната конкуренция без нарушения между превозвачите, особено малките и средните предприятия. Националните случайни превози на пътници могат също така да се извършват при същите условия като международните случайни превози на пътници що се отнася до изминатото разстояние, продължителност на пътуването или услугите, предоставяни на пътниците. Поради това националните случайни превози на пътници следва също да се ползват от възможността за отлагане на седмичната почивка.
- (12) С оглед да бъде улеснено прилагането, водачите следва да разполагат в превозното средство и по време на цялото пътуване с „пътен формуляр“, съдържащ основна информация за пътуването. Такъв пътен формуляр вече се използва за международните случайни превози на пътници съгласно Регламент (ЕО) № 1073/2009. В съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁷ относно съхраняването на ръчни записи, водачите следва също така да разполагат в превозното средство с копия на пътните формуляри на хартиен или електронен носител, отнасящи се до случайните автомобилни превози на пътници, извършени през предходните 28 дни, а от 31 декември 2024 г. — през предходните 56 дни.
- (13) С цел да се повишат ефективността и ефикасността на прилагането следва да бъдат въведени мерки и изисквания за контрол, като пълноценно се използват цифрови инструменти. Комисията следва да направи оценка на това кои мерки са подходящи за цифровизиране на пътния формуляр.

⁷ 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 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

- (14) За да се гарантират ефикасни и висококачествени случайни превози на пътници, както и добри условия на труд и шофиране за водачите, Комисията следва да направи оценка на прилагането на правилата за случайни превози на пътници и на тяхното въздействие върху условията на труд на водачите и привлекателността на сектора. Комисията следва по-специално да наблюдава използването на дерогациите, въведени с настоящия регламент, като оценява дали общото време на управление през периода, обхванат от дерогация, не е прекомерно, дали допринася за умората и стреса на водача и дали засяга пътната безопасност.
- (15) Регламент (ЕО) № 561/2006 изисква от държавите членки да предвидят правила за санкциите, приложими към нарушения на посочения регламент и на Регламент (ЕС) № 165/2014, и да осигурят прилагането на тези правила. В своето решение от 9 септември 2021 г. по дело C-906/19⁸ Съдът поясни, че държавите членки не могат да налагат санкция, след като са установили нарушение на Регламент (ЕС) № 165/2014, което е извършено на територията на друга държава членка и за което все още не е наложена санкция. Съдът призна, че „[до]колкото този аспект от действащата правна уредба на Съюза може да има отрицателно въздействие върху условията на труд на водачите и върху пътната безопасност, законодателят на Съюза следва да вземе решение за евентуално изменение“. Като се има предвид, че нарушенията на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 често се извършват едновременно и че целта на Регламент (ЕС) № 165/2014 е да се гарантира спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006, е целесъобразно санкциите да могат да се налагат на предприятие или водач за нарушения и на двата регламента, когато тези нарушения са установени на територията на една държава членка, но са извършени на територията на друга държава членка или на трета държава.

⁸ Решение на Съда от 9 септември 2021 г., Наказателно производство срещу FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, точка 45.

- (16) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да се осигури лоялна конкуренция и да се подобрят условията на труд и пътната безопасност чрез хармонизиране на правилата относно почивките по време на работа и почивките на водачите, извършващи случайни автомобилни превози на пътници, както и да се гарантира, че държавите членки могат да налагат санкции за нарушения на правилата за тахографите, установени на тяхна територия, независимо от мястото на извършване на тези нарушения, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради естеството на целите могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (17) Комисията следва да насърчава, с пълното участие на социалните партньори и държавите членки, общ подход към въвеждането, прилагането и осигуряването на изпълнението на настоящия регламент, включително чрез разработване на насоки и насърчаване на сътрудничеството между всички заинтересовани страни.

(18) За да се даде възможност за правилното изпълнение на настоящия регламент, Комисията следва да включи, при първа възможност за преразглеждане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията⁹ или на всеки акт за изпълнение, който го заменя, и не по-късно от 18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент, технически спецификации за интелигентни тахографи, улесняващи проверките на спазването, извършвани от контролните органи, така че интелигентни тахографи да записват също така дали превозното средство извършва редовен или случаен превоз на пътници.

(19) Поради това Регламент (ЕО) № 561/2006 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

⁹ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1).

Член 1

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

1) В член 4, буква н) се заменя със следното:

- „н) „редовни превози на пътници“ означава „редовни превози“ и „специализирани редовни превози“ съгласно определенията съответно в член 2, точки 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета*, независимо дали са национални или международни;
- на) „случайни превози на пътници“ означава „случайни превози“ съгласно определението в член 2, точка 4 от Регламент (ЕО) № 1073/2009, независимо дали са национални или международни;

* Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).“

2) В член 7 след втория параграф се добавя следният параграф:

„За водач, който извършва случаен превоз на пътници, почивката по време на работа, посочена в първи параграф, може да бъде заменена и с две почивки по време на работа, всяка от поне 15 минути, разпределени през периода на управление, посочен в първи параграф, по такъв начин, че разпоредбите на първи параграф да бъдат спазени.“

3) Член 8 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„2а. При условие че това не застрашава пътната безопасност и условията на труд на водача, водач, който извършва еднократен случаен превоз на пътници с продължителност най-малко шест последователни 24-часови периода, може да се отклони от параграф 2, първа алинея, като ползва дневната почивка веднъж в рамките на максимум 25 часа след края на предходната дневна или седмична почивка, при условие че общото натрупано време на управление за този ден не е надвишило седем часа. При спазване на същите условия тази дерогация може да се използва два пъти в рамките на еднократен случаен превоз на пътници с продължителност най-малко осем последователни 24-часови периода. Възползването от тези дерогации не засяга максималното работно време съгласно приложимото право.“;

б) параграф 6а се изменя, както следва:

i) уводното изречение се заменя със следното:

„Чрез дерогация от параграф 6 водач, който извършва еднократен случаен превоз на пътници, може да отложи седмичната почивка за не повече от 12 последователни 24-часови периода след предходна нормална седмична почивка, при условие че:“;

ii) буква а) се заличава;

iii) добавя се следната алинея:

„Комисията разглежда вариантите за цифровизация на пътния формуляр, посочен в член 16, параграф 4 в контекста на по-широките усилия за цифровизация в сектора на автомобилния транспорт.“

4) В член 16 се добавят следните параграфи:

„4. За целите на пътните проверки, докато бъде осигурен цифров пътен формуляр, водачът може да обосновава използването на дерогациите по член 7, трети параграф и член 8, параграфи 2а и 6а като:

а) разполага в превозното средство с попълнен пътен формуляр, съдържащ информацията, изисквана в съответствие с Регламент (ЕО) № 1073/2009, като транспортното предприятие отговаря за предоставянето му на шофьора преди всяко пътуване; и

- б) съхранява в превозното средство копия на пътните формуляри на хартиен или електронен носител, които обхващат предходните 28 дни, а от 31 декември 2024 г. — предходните 56 дни.

Задължението по първа алинея, буква б) престава да се прилага най-късно когато превозното средство използва тахограф, позволяващ регистрирането на вида превоз на пътници, посочен в параграф 5.

За националните превози може да се използва пътният формуляр за международни превози, в който се указва, че той се използва за национален превоз. Комисията може да приеме акт за изпълнение, за да определи формата на пътния формуляр за националните превози с цел опростяване на проверките за спазването на правилата, ако е целесъобразно. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2а.

Не по-късно от 31 декември 2026 г. Комисията прави оценка на опциите за цифровизацията на пътния формуляр за водачите, извършващи случайни превози на пътници, от гледна точка на осъществимостта, разходната ефективност и въздействието върху изпълняемостта и условията на труд на водачите и, ако е целесъобразно, представя на Европейския парламент и на Съвета законодателно предложение във връзка с такава цифровизация.

Посочената оценка обхваща разработването на цифров пътен формуляр, съдържащ информацията, изисквана в съответствие с Регламент (ЕО) № 1073/2009, за да може тази информация да бъде регистрирана по електронен път преди началото на пътуването, в многоезичен интерфейс, до който превозвачите да имат достъп. За тази цел Комисията може да проучи и възможността за разработване на един или повече нови модули за Информационната система за вътрешния пазар, създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета*.

5. За да се осигури еднакво прилагане и изпълнение на член 7, трети параграф и член 8, параграфи 2а и 6а, Комисията, при първа възможност за преразглеждане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията** или на всеки акт за изпълнение, който го заменя, и най-късно до ... [18 месеца след датата на влизането в сила на настоящия регламент за изменение] приема актове за изпълнение, за установяване на подходящи технически спецификации, които да осигурят възможност за записване и съхраняване на данни в тахографа, свързани с вида превоз на пътници, а именно редовен или случаен превоз на пътници. Датата на прилагане на тези актове за изпълнение се определя след консултация със съответните заинтересовани страни. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2а.

-
- * Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за IMI“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).
- ** Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1).“

5) Вмъква се следният член:

„Член 17a

До 31 декември 2028 г. Комисията изготвя доклад за оценка на последиците от разпоредбите на настоящия регламент, отнасящи се до сектора на случайните превози на пътници, по отношение на пътната безопасност, както и на социалните аспекти, по-специално условията на труд на водачите. Комисията изпраща този доклад на Европейския парламент и на Съвета. Ако счете за целесъобразно, Комисията прави съответните законодателни предложения.“

6) В член 19, параграф 2 първа алинея се заменя, както следва:

„2. Държавата членка оправомощава компетентните органи да налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на настоящия регламент или на Регламент (ЕС) № 165/2014, които са установени на нейната територия и за които все още не е наложена санкция, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава членка или на трета страна.“.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след 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 ... на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
