



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23.5.2007
COM(2007) 266 окончателен

ДОКЛАД ОТ КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно последиците от изключването на самостоятелно заетите водачи от обсега на Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт

ДОКЛАД ОТ КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно последиците от изключването на самостоятелно заетите водачи от обсега на Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт

1. Увод

Директива 2002/15/ЕО¹ установява минималните изисквания относно организацията на работното време с оглед подобряване защитата на здравето и безопасността на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, за подобряване на пътната безопасност и за уеднаквяване на условията на конкуренция. Директивата влезе в сила на 23 март 2002 г. и държавите-членки имаха три години до 23 март 2005 г. да въведат разпоредбите ѝ по отношение на транспортните работници. Член 2, параграф 1 от директивата постановява, че разпоредбите ѝ ще се прилагат от 23 март 2009 г. по отношение на самостоятелно заетите водачи, след като Комисията представи доклад до Съвета и до Европейския парламент и последващо законодателно предложение, базиращо се на доклада.

Като част от окончателното помирително споразумение, постигнато между Европейския парламент и Съвета относно тази директива, се стигна до заключението, че най-късно две години преди тази дата, а именно 23 март 2007 г., Комисията следва да представи доклад до Европейския парламент и до Съвета, който да анализира последиците от изключването на самостоятелно заетите водачи от обсега на директивата по отношение на пътната безопасност, условията на конкуренция, структурата на професията, както и социалните аспекти. Докладът трябва да вземе предвид обстоятелствата във всяка държава-членка, свързани със структурата на транспортния сектор и работната среда за професията на автомобилен превозвач. На базата на доклада Комисията трябва да внесе предложение или а) да установи условията за включване на самостоятелно заетите водачи, които извършват транспортни дейности на чисто национално ниво и за които се отнасят специфичните ситуации; или, б) да не включва самостоятелно заетите водачи в обсега на директивата.

Член 7, параграф 2 от директивата изисква още Комисията да оцени последствията от разпоредбите ѝ относно нощния труд и да докладва за тях до 23 март 2007 г. в контекста на текущия двугодишен доклад, който е длъжна да представи относно прилагането на директивата.

Следователно този доклад изпълнява няколко цели: има за цел да представи обзор на текущия етап от прилагането на директивата от страна на държавите-членки; разглежда потенциалните последици от изключването на самостоятелно заетите водачи от обсега ѝ и оценява последиците от разпоредбите ѝ относно нощния труд.

¹ ОВ ЕС L 80 от 23.3.2002 г., стр. 35

През декември 2005 г. Комисията ангажира консултанти, които да разгледат посочените по-горе три цели, изготвяйки доклад за всяка от държавите-членки и чрез щателна проверка на съответните изследвания и данни, лични интервюта с представители на двете страни в този сектор, националните администрации и съответните Генерални дирекции на Комисията, и обратна връзка от няколко срещи в сектора относно получените предварителни резултати, да излязат с обмислени заключения относно изключването на самостоятелно заетите водачи и последиците от разпоредбите за нощния труд. Окончателният доклад е поместен на http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm.

2. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Мнозинството от държавите-членки не успяха да транспонират директивата в рамките на предвидения тригодишен преходен период. През май 2005 Комисията беше задължена да започне процедури за нарушения срещу единадесет държави-членки. Оттогава броят на държавите-членки, които не са съобщили своите транспониращи мерки, е намалял до четири. Това означава, че въздействието на директивата може да бъде оценено само в някои от държавите-членки. Що се отнася до държавите-членки, които са изпратили националните си транспониращи мерки, Комисията впоследствие започна кореспонденция с тях, за да гарантира, че определенията и ограниченията отразяват точно разпоредбите на директивата. Следователно Комисията все още няма готовност да състави първия си двугодишен доклад, който трябваше да излезе през март 2007 г.

3. ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ИЗКЛЮЧВАНЕТО НА САМОСТОЯТЕЛНО ЗАЕТИТЕ ВОДАЧИ

3.1. Увод

Окончателният текст на директивата е деликатен компромис, свидетелстващ за трудно постигнатото помирително споразумение между Европейския парламент и Съвета. Включването на самостоятелно заетите водачи до 23 март 2009 г. след изпълнението на горепосочените условия представлява отклонение от общата позиция на Съвета² за временно изключване, в очакване на по-нататъшно възможно предложение от Комисията за включване на по-късен етап. Две държави-членки – Испания и Финландия, впоследствие се опитаха неуспешно да анулират директивата³ в Европейския съд, най-вече с цел самостоятелно заетите водачи да бъдат изключени за постоянно от обсега на директивата. В първоначалното си предложение⁴ и по време на целия дебат върху предложената директива, Комисията отстояваше включването на самостоятелно заетите водачи по няколко причини:

² ОВ ЕС С 142 от 15.5.2001 г., стр. 24

³ С-184/02, Кралство Испания & С-223/02, Република Финландия, (обединени съдебни дела) 24.9.2004 г. запис, стр. I-7789

⁴ ОВ ЕС С 43, 17.2.1999 г., стр. 4

- а) за да е в съответствие с приложното поле на регламента⁵ относно правилата за времето за кормуване и периодите на почивка, които не правят такава разлика между водачите;
- б) за да се избегне потенциалната разпокъсаност на един силно конкурентоспособен сектор чрез преназначаване на служители като самостоятелно заети водачи (така наречените „фиктивни самостоятелно заети лица“);
- в) да се гарантира, че целите на лоялната конкуренция, подобрената пътна безопасност и по-добрите условия на труд, се прилагат спрямо целия сектор на автомобилния транспорт посредством директивата.

Първоначалното предложение на Комисията обаче се основаваше на не толкова широко определение за работното време в случая на самостоятелно заетите водачи.

В светлината на заключенията, изложени в доклада на консултантите, Комисията е задължена да обмисли въздействието от включването на самостоятелно заетите водачи в обсега на директивата и начина, по който нейните първоначални цели могат да бъдат изпълнени най-добре.

3.2. Пътна безопасност

На пръв поглед връзката между умората от полагането на извънреден труд и повишения риск за пътната безопасност при професионалните водачи изглежда напълно очевидна. Въпреки това, тъй като голям брой държави-членки въведоха директивата едва наскоро, все още е твърде рано да се получат данни за въздействието на новите правила върху пътната безопасност. Още повече, че базата данни на Комисията, която се осланя на статистическите данни, предоставени от националните администрации, не може да направи разлика между самостоятелно заети водачи и транспортни работници. Също така често е трудно да се установи причината за определен инцидент, понеже умората може да е резултат не само от извънредни работни часове, но и от други фактори.

Казаното по-горе, обширната научна литература по въпроса, както и изчерпателният доклад, подготвен за Комисията⁶, сочат, че извънредните работни часове, които за добрите водачи в автомобилния транспорт включват и значителен елемент на физически труд (товарене и разтоварване), са основният фактор, спомагащ за умората и следователно за заспиването зад волана. Умората и нейните последици за пътната безопасност могат да повлияят на водача, без значение дали е самостоятелно зает или е транспортен работник.

Докладът на консултантите потвърди, че самостоятелно заетите водачи работят по-продължително от работниците в автомобилния транспорт и че двете

⁵ ОВ ЕС L 370, 31.12.1985 г., стр. 1

⁶ Връзката между продължителността на работното време на водачите в автомобилния транспорт и пътната безопасност в рамките на ЕС, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, юни 1997 г.

категории работят повече от работниците в другите сектори. Ако самостоятелно заетият водач бъде изключен от правилата за работното време, само неговото време за кормуване, прекъсванията и периодите на почивка ще бъдат регламентирани на общностно ниво съгласно Регламент (ЕИО) 3820/85, който ще бъде заменен на 11 април 2007 г. от Регламент (ЕО) 561/2006. Занапред няма да има ограничения върху т.нар. „друга работа“, която той отново ще трябва да записва с тахограф съгласно Регламент (ЕИО) 3821/85. Различни изследвания⁷ са установили, че за професионалните водачи кормуването възлиза средно на 66 % от цялата им работа, 12 % са на разположение, а останалите 21 % от времето им са посветени на „друга работа“, като например товарене/разтоварване. Следователно изключването на самостоятелно заетите водачи ще доведе до неприлагане на ограничението за общото седмично работно време при такива дейности. За самостоятелно заетите водачи обаче това ограничение на времето ще обхваща само част от техния режим на работа, тъй като не се включва нито „разположение“, нито някаква обща административна работа, освен ако не е свързана със специфична транспортна операция (виж член 3, буква а), точка 2) от Директива 2002/15/ЕО). Това отсъствие обаче ще бъде смекчено в бъдеще чрез няколко правила, въведени с новия Регламент (ЕО) 561/2006. Той въвежда ново ограничение на седмичното работно време от 56 часа – досега теоретично водачите можеха да кормуват легално до 74 часа на седмица, както и изискването всички водачи да взимат седмична почивка от най-малко 45 часа за всеки две последователни седмици.

Други фактори, които допринасят за умората – стрес, здравословни проблеми и липса на подкрепа, са по-често срещани сред самостоятелно заетите водачи. Съкращаването на работното време би могло несъмнено да намали умората. Това обаче би могло да доведе до по-високи нива на стрес, тъй като самостоятелно заетият водач се опитва да постигне повече за по-малко време, за да поддържа своята рентабилност, което от своя страна би могло да доведе до по-голяма умора и до инциденти. Консултантите отбелязват, че вниманието по отношение на други фактори, като например по-добро спазване на правилата за времето за кормуване и отчитането на аспектите, касаещи работната среда, би могло да се окаже по-ефективна мярка в полза на пътната безопасност, отколкото намаляването на работното време за самостоятелно заетите водачи.

Противно на другите мерки за пътна безопасност, при които реалното прилагане се смята за необходимо и се извършва или на национално ниво, или в обхвата на регулаторната рамка на Общността, се оказва, че държавите-членки не дават същото приоритетно ниво на правилата за работното време, както на налагането на правилата на Общността относно времето на кормуване и периодите на почивка. Независимо от натиска от страна на Комисията и на Европейския парламент, при обсъждането на предложението, прието по-късно като Директива 2006/22/ЕО относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния

⁷ Пак там, стр. 170, Таблица 8.21

транспорт, и за отменяне на Директива 88/559/ЕИО на Съвета⁸, Съветът не се съгласи с никакво минимално изискване за систематична проверка на правилата за работното време. По отношение на правилата за времето на кормуване и периода на почивка, те се споразумяха за редица мерки за осигуряване на съответствие, с които постепенно се утрояват минималните нива на проверка, акцент се поставя върху проверките на помещенията (най-малко 50% от всички проверки всяка година), разработва се и се въвежда национална стратегия за изпълнение. Така за работното време изпълнението на мерките се основава най-вече на жалби от страна на водачите или на разследванията, последващи даден инцидент, като вероятно само последното се отнася до самостоятелно заетите водачи. Едно незадоволително ниво на изпълнение би намалило ефекта по отношение на пътната безопасност.

Както беше посочено, Комисията продължава да смята, че по отношение на пътната безопасност намаляването на работното време за сектора би могло да има положителен резултат. Научната литература клони към подкрепа на това становище. Наистина 50 % от служителите и 25 % от заинтересованите правителствени лица, интервюирани от консултантите, са отбелязали, че споделят това мнение (виж доклада на консултантите, таблица 5.3). Специално по отношение на въздействието от включването, малко по-висок процент във всяка от категориите заинтересовани лица (правителствени, работодатели и служители) са посочили, че това ще има положително въздействие върху пътната безопасност.

Включването на самостоятелно заетите водачи може би ще има положителен ефект върху пътната безопасност, но това е трудно да се оцени в количествено отношение. Комисията осъзнава, че и други фактори, като например възраст, и особено стрес, може би играят еднакво важна роля за повишаване на умората специално при самостоятелно заетите водачи, и признава, че новите правила за времето на кормуване и периода на почивка, както и по-строгото налагане на тези правила, може да играят еднаква роля за намаляване на умората и стреса.

3.3. Условия на конкуренция и структура на професията

Втората цел на директивата и важна причина за Комисията да предложи първоначално включването на самостоятелно заетите водачи в обсега ѝ е да предотврати нарушаване на конкуренцията и да гарантира единно поле на действие за всички автомобилни превозвачи. Комисията се опасяваше, че изключването на самостоятелно заетите водачи ще допринесе за разпокъсаността на сектора, предвид факта, че той функционира в силно конкурентна среда. Явлението, при което един превозвач насърчава своите водачи да станат фиктивно самостоятелно заети, а реално да работят изключително за него – така наречените „фиктивни“ самостоятелно заети водачи, може да стане по-привлекателно и по-често срещано. В резултат такива превозвачи и техните вътрешни подизпълнители ще се конкурират на нечестна основа.

⁸ ОВ ЕС L 102, 11.4.2006 г., стр. 35

По отношение на структурата на професията, една от отличителните черти на сектора на автомобилния транспорт е съществуващата разпокъсаност. В рамките на Съюза 95 % от компаниите за автомобилни превози са микропредприятия с по-малко от 10 служители (малки фирми или дейности за един човек). Компаниите с повече от 50 служители съставляват само 1%.

При липса на конкретни данни за ефекта от прилагането на разпоредбите на директивата по отношение на транспортните работници, консултантите проучиха тенденциите в т.нар. „кълстери“ от държави-членки, а именно тези групи държави-членки, където структурата на автомобилния транспорт изглежда сходна. Бяха определени четири кълстера от държави-членки: южен/средиземноморски (Испания, Франция, Гърция, Италия, Португалия) – много самостоятелно заети водачи, малко на брой големи компании, забелязва се увеличение на консолидацията; среден/западен (Австрия, Белгия, Германия, Ирландия, Люксембург, Нидерландия, Великобритания) – малко на брой самостоятелно заети водачи, много големи компании, наблюдава се растеж в консолидацията; северен (Дания, Швеция, Финландия) – малко на брой самостоятелно заети водачи, малко на брой големи компании, забелязва се засилена разпокъсаност; и нови държави-членки (България, Кипър, Чехия, Естония, Литва, Латвия, Унгария, Малта, Полша, Румъния, Словения, Словакия) – много самостоятелно заети, малък брой големи компании, наблюдава се засилена разпокъсаност. Консултантите смятат, че изключването на самостоятелно заетите ще допринесе за продължаване на настоящата тенденция за разпокъсаност в последните два кълстера, като в същото време ще предизвика слабо увеличение на самостоятелно заетите шофьори в предните два кълстера. Още повече, че не се очаква значително въздействие от продължаващото изключване на самостоятелно заетите водачи върху конкуренцията в рамките на сектора. Те ще запазят своята сегашна роля в качеството си на евтини подизпълнители в кълстера от държави-членки, където преобладават големите компании, или ще се конкурират на равни начала с други самостоятелно заети водачи в тези кълстери от държави-членки, където съставляват мнозинство в сектора на автомобилния транспорт.

Ситуацията в отделните държави-членки по отношение на структурата на транспортния сектор е изложена цялостно в глава 6.2, както и в приложение 3 към доклада на консултантите.

Включването от своя страна ще доведе до повишаване на тежестта на разходите и намаляване на работното време, така че конкурентното предимство на самостоятелно заетите водачи в сектора на пътния товарен транспорт ще бъде значително намалено. Тогава по-големите фирми ще бъдат в по-конкурентоспособна позиция, тъй като ще могат да се справят с намалените часове чрез мерки за насърчаване на ефективността. Това би могло впоследствие да засили процеса на консолидиране в сектора.

Липсата на съществена промяна в условията на конкуренцията означава изключването на самостоятелно заетите водачи да остане в сила, но все още остава въпросът за „фиктивните“ самостоятелно заети. Именно този въпрос също би могъл да доведе до изкуствена разпокъсаност на структурата на професията, ако директивата не се приложи по отношение на самостоятелно заетите водачи.

Комисията смята, че правилата за работното време следва да се прилагат по отношение на „фиктивните“ самостоятелно заети водачи. Тя отбелязва, че много държави-членки не са транспонирали правилно специфичното разграничение между "транспортен работник" и "самостоятелно зает водач", което директивата въвежда съответно в членове 3, букви г) и д). Понятието самостоятелно зает водач е строго определено: той ползва лиценз, издаден от Общността или друга професионална транспортна оторизация, има право да работи за себе си, не е обвързан с работодател чрез трудов договор или чрез какъвто и да е друг вид трудова йерархична зависимост, свободно може да организира съответните трудови дейности, доходът му зависи пряко от печалбата, може да си сътрудничи с други самостоятелно заети водачи и да има търговски отношения с няколко клиенти. В противен случай шофьорът се счита за транспортен работник. Комисията възнамерява да съсредоточи усилията си върху конкретното прилагане на определението за транспортни работници в директивата.

Комисията също смята, че търсейки решение на този въпрос, ще намали изкуствената разпокъсаност на сектора. Тя отбелязва също, че другите ограничения, като например по-строги критерии за допускане до професията на автомобилен превозвач, може да бъде противовес на всеки натиск за потенциална разпокъсаност, която може да се получи в резултат на изключването на тази категория водачи⁹.

3.4. Социални аспекти

Под термина „социални аспекти“ Комисията разбира не само условията на безопасност, здравеопазване и труд на транспортните работници и самостоятелно заетите водачи, но също така баланса между работа и свободно време. Вzeti заедно, всички тези аспекти допринасят за имиджа на професията, която днес не е достатъчно привлекателна, за да отговори на продължаващия недостиг на професионални водачи в целия Съюз.

Ситуацията във всяка държава-членка по отношение на работната среда на професията на автомобилен превозвач са изложени цялостно в параграфи 2.4.3 и 2.4.4 от доклада на консултантите, както и в приложение 4 към него.

Що се отнася до доходите, консултантите отбелязват, че за клъстерите от държави-членки, където малките компании или самостоятелно заетите водачи формират голям дял от сектора, те се причисляват към високата категория – това отразява дългите часове, които тези шофьори обикновено се очаква да работят. За средния/западен клъстер от държави-членки, където относително малък процент самостоятелно заети водачи обслужват основно по-големите компании като подизпълнители, нормата е по-ниска категория на доходи. Изключването на самостоятелно заетите водачи им позволява да поддържат нивото на доходите си, както и конкурентоспособната си позиция в рамките на сектора. Въпреки че директивата не разглежда проблема за рентабилността,

⁹ Виж резюмето на статиите, получено от Комисията в отговор на документа с предложения за промени „Преразглеждане на общностното законодателство относно достъпа до пазара на автомобилния транспорт и допускането до професията на автомобилни превозвачи“. Интернет адрес: <http://ec.europa.eu/transport/road/consultations>

очевидно е, че това е ключов аспект с оглед на бъдещата жизнеспособност на категорията на самостоятелно заетите водачи. Прилагането на разпоредбите на директивата ще има неминуемо въздействие в тази област, правейки професията по-малко привлекателна във финансово отношение.

Консултантите потвърдиха, че включването ще намали физическия труд, който самостоятелно заетите водачи полагат. По отношение на психосоциалния работен профил те смятат, че въздействието от включването е смесено, като отбелязват, че изискванията на работата ще трябва да се изпълняват в по-кратки срокове, което води до загуба на контрола върху работата. От проучването става ясно, че в сравнение с останалите работници, самостоятелно заетите водачи обикновено имат повече здравословни проблеми, свързани с работата, искат по-малко часове извънреден труд и са по-слабо удовлетворени от баланса между работата и семейния живот. Намалването на работното време обаче ще доведе и до намаляване на доходите.

Комисията отбелязва, че според изводите на проучването на консултантите профилът на самостоятелно заетия водач е на млад предприемач. При продължаващия хроничен недостиг на водачи в сектора, такива водачи са изправени пред избора да станат транспортни работници или бъдат самостоятелно заети водачи. Последният избор им предлага възможността за повишен работен контрол и по-високи доходи, като същевременно са необходими повече време и енергия за постигане на рентабилност.

Така, докато продължаващото изключване може да е за предпочитане по икономически причини, евентуалното социално въздействие от изключването или включването не е толкова очевидно. Изключването може да не спомогне за решаване на проблемите, свързани със здравето и безопасността. Включването от друга страна може да създаде допълнителен стрес и административни задължения за самостоятелно заетите водачи, като същевременно намали доходите им.

3.5. Заключение

Комисията е взела под внимание резултатите от обширното проучване на консултантите, както и идеите, изказани на следващите срещи с държавите-членки и социалните партньори през септември 2006 г., когато бяха представени първоначалните заключения на проучването.

Макар Комисията да признава, че ограничаването на работното време за самостоятелно заетите водачи би могло да доведе до известно подобрение на пътната безопасност, това подобрение е трудно да се определи количествено в съотношение с другите фактори, които допринасят за умората. Трудностите при проверките, цитирани от правителствата в проучването на консултантите, както и последователната линия на повечето държави-членки по време на тригодишния дебат относно прилагането в подкрепа на изключването от обхвата на Директива 2006/22/ЕО на систематичното прилагане на правилата за работното време, може на практика да направи неефективни разпоредбите на директивата, особено по отношение на самостоятелно заетите водачи

Изглежда, че в един силно разпокъсан сектор изключването на самостоятелно заетите ще доведе до засилване на сегашните тенденции в рамките на структурата на професията и ще позволи на самостоятелно заетите водачи да поддържат конкурентоспособна позиция в този сектор. Разглеждането на въпроса за „фиктивните“ самостоятелно заети водачи би трябвало да неутрализира всяка изкуствена разпокъсаност.

По отношение на социалното въздействие Комисията съзнава, че цялостният баланс на предимствата и недостатъците на изключването или включването е смесен. Евентуално увеличение на работните часове за самостоятелно заетите водачи, което би станало възможно чрез изключването им от директивата, само по себе си може да бъде сметнато за нежелателно с оглед подобряването на здравето и безопасността на водачите. Включването обаче може да доведе до по-силен емоционален стрес и финансови трудности за самостоятелно заетите, може да се окаже трудно за прилагане и затова неефективно.

Ще бъде необходима допълнителна оценка на въздействието преди законодателното предложение, посочена в член 2.1 от директивата. Оценката на въздействието следва също така да вземе предвид няколко нови елемента, появили се след приемането на Директива 2002/15/ЕО.

- Новият регламент относно времето за кормуване и периодите на почивка и новата директива за прилагането и въвеждането на цифровия тахограф възстановиха баланса при минималните дневни и седмични периоди на почивка, на които всички шофьори имат право, засиленото качество и количество на мерките за прилагане за часовете на водачите и въвеждането на по-точно, защитено срещу неумело използване записващо устройство за дейността на шофьора.
- Комисията предвижда да насърчи активното прилагане на подобрени условия за опериране чрез ново предложение относно допускането до професията, което ще бъде прието през 2007 г. Това ще спомогне за справяне с феномена на „фиктивните“ самостоятелно заети.
- Комисията предвижда да се съсредоточи върху правилното и наложително прилагане от страна на държавите-членки на съдържащото се в директивата определение за транспортни работници, което включва фиктивните самостоятелно заети водачи. Това първоначално ще става чрез диалог с властите на държавите-членки и социалните партньори, като се гарантира правилно разпределение, но също така и с определяне и стимулиране на най-добрата практика по отношение на изпълнението и, в крайна сметка, чрез използване на законовите инструменти, предвидени в Договора, ако сметне това за подходящо.

Във въпросната оценка на въздействието Комисията ще разгледа и продължаващото изключване на реалните самостоятелно заети от секторните правила за работното време, като същевременно осигури строго тълкуване и прилагане на съдържащото се в директивата определение за „самостоятелно заети водачи“, за да може правилата за работното време да се прилагат по отношение на „фиктивните самостоятелно заети“.

4. ПРАВИЛА ЗА НОЩЕН ТРУД

4.1. Увод

Въвеждането на общи ограничения на работното време за работещите през нощта е спорен въпрос в някои държави-членки, тъй като превозът на стоки често става през нощта, когато има намален трафик по основните пътни артерии. Преимущество от допълнителното пътуване през нощта поради липсата на задръствания се оказва по-малко благоприятно поради специфичните ограничения върху работното време на работещите през нощта. Въпреки това трябва да се признае, че по това време пътните инциденти са два пъти повече, отколкото през другите периоди¹⁰, и че умората е фактор, който има своето значение.

4.2. Последствия от правилата на директивата за нощен труд

Тези транспортни работници, чието работно време попада в периода през нощта, определен от държава-членка или съгласуван между социалните партньори, могат да работят до 10 часа на всеки 24-часов период. Консултантите отбелязват, че в много държави-членки подобни правила за границите на нощното време вече съществуват и че следователно въздействието на условията на Директивата е ограничено. Но те също така отбелязват, че според техните данни работещите през нощта работят в продължение на дълги часове и предлагат по-скоро да бъде лансирана програма за справяне с умората. Въпросът за прилагането на сегашните граници, както и за прилагането на правилата за работното време като цяло, би трябвало да се изследва по-задълбочено.

Тъй като същевременно се оказва, че няма искания за промяна или за допълнителна хармонизация на сегашните разпоредби за нощните часове, елементът на прилагане на правилата заслужава по-подробно проучване.

4.3. Заключение

Въпреки че изглежда няма искания за изменение на сегашните разпоредби, въпросът за прилагането им остава. Комисията ще проучи допълнително, в рамките на консултации със съответните правоприлагащи органи на държавите-членки и със социалните партньори на европейско ниво, по какъв начин те ще гарантират спазването на правилата за нощния труд и по какви начини ще се постигне най-добре тяхното съблюдаване.

ОБЩО РЕЗЮМЕ

Комисията ще изготви официална оценка на въздействието с оглед на законодателно предложение за изменение на Директива 2002/15/ЕО, както изисква член 2, параграф 1 от нея.

¹⁰ База данни CARE на Европейската комисия

Комисията ще се консултира с държавите-членки и със социалните партньори на европейско ниво, за да проучи евентуални допълнителни разпоредби, които да гарантират спазването на правилата за работното време.