

Въпроси и отговори относно прилагането на пакета „Мобилност 1“

Пакетът „Мобилност 1“ е в сила и социалните разпоредби относно времето на управление и условията за почивка на водачите се прилагат от 20 август 2020 г. Сега приоритетът на Европейската комисия е да осигури общо разбиране и последователно прилагане на новите разпоредби. В тази връзка Комисията подготви следния първи набор от въпроси и отговори, за да отговори на най-належащите въпроси относно прилагането, повдигнати от сектора. Те постепенно ще бъдат допълвани с още въпроси и отговори относно другите разпоредби на пакета „Мобилност 1“, когато е необходимо. Целта на настоящия текст е да послужи като ръководство за водачите, автомобилните превозвачи и правоприлагащите органи, за да се гарантира, че правилата се прилагат и спазването им се контролира по хармонизиран начин в целия ЕС.

ОТКАЗ ОТ ОТГОВОРНОСТ: Този набор от въпроси и отговори е изготвен от службите на Комисията и не ангажира Европейската комисия. Единствено Съдът на Европейския съюз е компетентен да дава задължителни тълкувания на правото на ЕС. В тази връзка е необходимо да се отбележи, че понастоящем Съдът на ЕС разглежда жалба за отмяна на член 8, параграф 8 и член 8, параграф 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006, за които се отнасят въпроси 1—6. Представените примери са илюстративни и списъкът с конкретни примери ще бъде допълван.

I. Връщане на водача

[1. Как следва да се разбира и прилага задължението за връщане на водача у „дома“? Какви са съответните задължения и права на работодателя и на водача?]

Член 8, параграф 8а

Целта на мярката е да се подобрят условията на труд на водачите в автомобилния транспорт, като се избягва необходимостта те да прекарват прекалено дълги периоди от време по пътищата.

Транспортното предприятие трябва да организира работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се връщат (у „дома“) в рамките на всеки период от три или четири последователни седмици (в зависимост от това дали водачът е имал две последователни намалени седмични почивки).

Член 8, параграф 8а от Регламента се отнася до две възможни места на връщане, които работодателят трябва да предложи и за които трябва да създаде съответната организация, а именно експлоатационния център на работодателя, където водачът обичайно е базиран в държавата членка на установяване на работодателя, или мястото на пребиваване на водачите, когато последното се различава от мястото на установяване на работодателя.

Както е посочено в съображение 14 от Регламента, водачите „[...] могат свободно да избират къде да прекарат почивката си“ — водачът е този, който избира измежду двете възможности, предлагани от работодателя. Това означава, че водачът не може да бъде

задължен от работодателя да избере мястото на установяване на работодателя за място на връщане.

Може да възникне въпрос, когато водачът не изрази избор между тези две възможности. В този случай работодателят може да избира между двете възможности в зависимост от това, което сметне за по-удобно. Доказателство в този контекст може да е отправена до водача покана (напр. електронно писмо) за избор между мястото на пребиваване или експлоатационния център на предприятието, на която водачът не е отговорил.

Друг въпрос е къде водачът в крайна сметка прекарва почивката си. В Регламента не се посочва конкретно място и в това отношение не може да има нарушение на правото на ЕС. Работодателят обаче трябва да предложи възможностите за връщане, както е предвидено в Регламента. С това правило се установява задължение от организационен характер, съчетано със задължение за водене на съответната документация, която трябва да бъде представена при проверка от компетентните органи.

Въпреки че водачът може да избира своето място на почивка, той не може да освободи работодателя от задължението му да организира работата така, че да осигури възможност за редовно връщане у „дома“. Това задължение на транспортното предприятие остава, независимо от това какво декларира водачът и как в крайна сметка се възползва от него.

В обобщение, работодателят е длъжен да предложи на водача възможност за връщане в мястото му на пребиваване или в експлоатационния център на работодателя, където обичайно е базиран водачът, чрез подходяща организация на работата. Такава организация трябва да бъде извършена активно, без специално искане от страна на водача. Що се отнася до конкретното място на почивка, това е въпрос, който водачът решава сам, и в това отношение не е необходимо нито работодателят, нито водачът да съхранява конкретни доказателства.

Например полски шофьор, който пребивава в Словакия, е нает от предприятие, установено в Полша, и извършва превози между Франция и Испания. Работодателят трябва да предложи избор на водача и да организира работата по такъв начин, че водачът да може редовно да се връща на мястото си на пребиваване (Словакия) или в експлоатационния център на предприятието (Полша). Водачът обаче може да информира работодателя, че ще се възползва от възможността за почивка, за да отиде на друго място, например на ваканция в Южна Италия. След ваканцията водачът ще отиде директно от мястото в Италия, където е прекарал почивката си, до мястото, където ще започне отново работа (Испания или Франция).

[2. Как транспортното предприятие доказва, че е организирано работата по такъв начин, че водачът да има възможност да се върне на мястото на пребиваване или в експлоатационния център на предприятието?]

Член 8, параграф 8а

Транспортните предприятия трябва да използват записите от тахографа, графици на дежурствата на водачите или други документи, за да докажат спазването на задължението за организиране на връщането на водача (съображение 14 от Регламент (ЕО) № 561/2006). Други документи, които могат да докажат, че работодателят е предоставил реална възможност на водача да се завърне на мястото на пребиваване или в експлоатационния център на предприятието, са например билети или друго доказателство за пътнически услуги (напр. доказателство, че водачът се е върнал у „дома“ с минибус, осигурен от работодателя).

Доказателствата трябва да се съхраняват в помещенията на предприятието и да бъдат представяни при поискване от контролните органи на държавата членка на установяване на работодателя или от контролните органи на всяка друга държава членка. От водача не следва да се изисква да разполага с такива доказателства, нито с доказателства за мястото, където е прекарал нормална седмична почивка или по-голяма почивка по време на работа. След извършване на пътна проверка контролните органи биха могли например да поискат допълнителна информация относно дейността на водача от органите на държавата членка, в която е установено транспортното предприятие. Съгласно Регламент № 561/2006 и Директива 2006/22/ЕО държавите членки трябва да си помагат взаимно при прилагането на Регламента и проверката на спазването му.

Задължението на работодателя да осигури възможност за редовно връщане на водача е с организационен характер и е съчетано със задължение за водене на съответната документация, която трябва да бъде представена при проверка от компетентните органи. Подписан от водача документ (например като част от трудов договор или декларация, с която водачът предварително се отказва от правото на връщане, т.е. преди да получи предложение от работодателя), с който той се отказва от правото си да избере „дом“ за връщане, не може да освободи работодателя от задължението да предложи реална възможност за връщане, нито от задължението да организира работата по съответния начин.

[3. Кой трябва да плати пътните разходи на водача за връщане в експлоатационния център на предприятието или на мястото на пребиваване?]

Член 8, параграф 8а

Ако водачът приключи период на работа на едно от двете места за връщане, между които може да избира, или в близост до едно от тези места, тогава няма допълнителни пътни разходи за работодателя.

В случай че периодът на работа, предхождащ завръщането на едно от двете места, приключва на място, което е далеч от избраното място на връщане, тогава задължението на работодателя да организира връщането на водачите включва финансова отговорност за покриване на пътните разходи.

Когато водачът реши да не се възползва от предложението на работодателя да се върне в мястото си на пребиваване или в експлоатационния център на работодателя и реши да прекара почивката си на друго място, тогава всички пътни разходи до и от това място следва да бъдат покрити от водача.

Същите принципи се прилагат и за водачите, които пребивават в трета държава и са наети на работа от предприятие, установено в ЕС.

[4. Разпоредбата прилага ли се за самостоятелно заетите водачи? Как може самостоятелно зает водач да докаже, че е изпълнил задължението за връщане в мястото на пребиваване или в експлоатационния център на предприятието?]

Член 8, параграф 8а

Член 8, параграф 8а се прилага само за наетите водачи.

В Регламент (ЕО) № 561/2006 не е определено какво означава трудово правоотношение. При липсата на препращане към националното право понятието трябва да се разбира като притежаващо самостоятелно значение, основано на обективни фактори.

За неговото тълкуване може да се използва съдебната практика по отношение на сходни ситуации (вж. дела С-658/18, точка 88 и следващите; С-147/17, точка 41 и следващите; С-316/13, точка 27 и следващите). Установяването на наличие на трудово правоотношение следва да се ръководи от фактите, свързани с действителното изпълнение на работата, а не от описанието на правоотношението, направено от страните по него. Според Съда трябва да се определя дали дадено лице е наето лице или не въз основа на обективни критерии, които характеризират трудовото правоотношение с оглед на правата и задълженията на съответните лица. Основната характеристика на трудовото правоотношение е обстоятелството, че през определен период от време лицето предоставя работна сила в полза на друго лице и под негово ръководство, срещу което получава възнаграждение.

За същата цел може да се вземе предвид и определението за „самостоятелно зает водач“ в Директива 2002/15/ЕО, макар че то само по себе си не е приложимо в контекста на Регламент (ЕО) № 561/2006. Дейност, извършвана като „самостоятелно зает водач“ по смисъла на това определение, не следва да се счита за пораждаща трудово правоотношение за целите на член 8, параграф 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Лицата, които действително са самостоятелно заети, не попадат в обхвата на член 8, параграф 8а. В същото време лице, което просто е обявено за самостоятелно заето лице, но чието положение отговаря на условията, характеризиращи трудово правоотношение с друго лице (физическо или юридическо), трябва да се счита за наето лице за целите на член 8, параграф 8а и следователно попада в обхвата на тази разпоредба.

II. Забрана за ползване на нормална седмична почивка в кабината на превозното средство

[5. Какво представлява подходящо, съобразено с особеностите на пола настаняване за ползване на нормалните седмични почивки?]

Член 8, параграф 8

В законодателството се пояснява, че нормалните седмични почивки от поне 45 часа трябва да се ползват в подходящо, съобразено с особеностите на пола настаняване с подходящи условия за спане и санитарни съоръжения. Тези почивки не могат да бъдат ползвани в кабината на превозното средство.

В законодателството няма определение, нито списък с критерии за определяне на понятието „подходящо настаняване“ и е важно да има гъвкавост по отношение на вида на настаняването, което водачите могат да използват.

Същевременно в член 8, параграф 8 ясно е посочено, че настаняването трябва да предлага подходящи условия за спане и санитарни съоръжения. Те трябва да осигуряват достатъчно лично пространство за всяко лице.

На тези критерии могат да отговарят различни видове места за настаняване, например хотел, мотел, нает апартамент или частен дом.

[6. Какви документи трябва да представи водачът пред служител на контролен орган, за да докаже, че не е прекарал нормалната седмична почивка в камиона, а в подходящо място за настаняване?]

Член 8, параграф 8

В член 34, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 165/2014 се посочва, че държавите членки не налагат на водачите изискване да представят формуляри, удостоверяващи дейностите на водачите извън превозното средство. Това обхваща и ползването на нормална седмична почивка извън превозното средство. Следователно правоприлагащите органи не могат да изискват от водачите документи, доказващи, че водачите не са прекарвали в превозното средство нормалната си седмична почивка преди крайпътната проверка.

Водачите или работодателите могат да бъдат глобени за неспазване на забраната за ползване на нормалната седмична почивка (или почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация) в превозното средство само когато по време на проверка се установи, че те/техните водачи ползват нормална седмична почивка в превозното средство.

III. Фериботно правило

[7. Водач, който придружава превозно средство, транспортирано с ферибот или влак в продължение на 8 или повече часа, и има достъп до спална кабина, трябва ли да ползва останалите части от нормалната седмична почивка в подходящо място за настаняване или има право да прекара тези части от нормалната седмична почивка в превозното средство?]

Член 9

Съгласно член 8, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 нормалната седмична почивка и всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки, не трябва да се ползва в превозно средство. Те трябва да се ползват в подходящо място за настаняване, както е посочено в Регламента.

Член 9, параграф 1 от Регламента се отнася до случаите, когато водач придружава превозно средство, което се транспортира с ферибот или влак, и в този контекст са предвидени някои дерогации. Съдържайки позоваване на член 8 като цяло, той не позволява дерогация от забраната за ползване на определени видове почивка в превозното средство, установена в член 8, параграф 8,. Вместо това, както следва от неговия текст, позволените дерогации могат да се отнасят само до възможността за „прекъсване“ на определени периоди на почивка, т.е. нормална дневна почивка, намалена седмична почивка или нормална седмична почивка. По този начин в него е предвидена дерогация само от разпоредбата, съгласно която „почивка“ представлява „всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно да разполага със своето време“.

В резултат водачът не може преди качване и/или след слизване от ферибот/влак, да прекара част от нормалната си седмична почивка в превозното средство.

IV. Намалени седмични почивки

[8. Когато водачът е ползвал последователно две намалени седмични почивки, могат ли двата компенсационни периода да бъдат добавени поотделно към други почивки от поне девет часа и да се ползват по време на международната транспортна операция?]

Член 8, параграф 6б

Всяка дерогация от общите правила трябва да се тълкува и прилага стриктно, за да не бъде застрашено постигането на целите на законодателството. Както е посочено в съображение 8 от Регламент (ЕС) 2020/1054 за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006, намерението на законодателя е да се даде възможност на водачите, извършващи международни превози на дълги разстояния, да се връщат у дома за нормалната седмична почивка и да бъдат компенсирани за предишни намалени седмични почивки.

В член 8, параграф 6б от Регламента ясно се посочва, че нормалната седмична почивка, ползвана след две намалени седмични почивки, трябва да бъде предшествана от почивка, ползвана като компенсация за предходните две последователни намалени седмични почивки, а не от каквито и да било други дейности, като например управление на превозно средство или друга работа. Следователно двете компенсации трябва да се ползват наведнъж и да се добавят към задължителната нормална седмична почивка след двете последователни намалени седмични почивки.

V. Извънредно превишаване на времето на управление

[9. При какви извънредни обстоятелства водачът може да превиши дневното и седмичното време на управление? Как се контролират тези извънредни обстоятелства?]

Член 12, параграфи 2 и 3

Превишаването на дневното и/или седмичното време на управление е разрешено изключително с цел да се даде възможност на превозното средство да достигне подходящо място за спиране и до степента, необходима за гарантиране на безопасността на хората, на превозните средства или на товара, или при извънредни обстоятелства, когато водачът трябва да достигне мястото си на пребиваване или експлоатационния център на работодателя, за да ползва седмична почивка или нормална седмична почивка. Тези две нови дерогации могат да се използват, когато поради непредвидени обстоятелства, независими от волята на водача или работодателя (метеорологични условия, задръствания, закъснения на местата за товарене/разтоварване и др.), водачът не е в състояние да стигне до едно от посочените по-горе места за седмична почивка, без да наруши правилата за дневните или седмичните почивки.

Съгласно тази разпоредба например няма да е необходимо водач от периферна държава, който извършва продължителен международен превоз, но поради непредвидени обстоятелства, забавили пътуването, не е в състояние да достигне мястото си на пребиваване, да ползва 45 часа нормална седмична почивка на друго място, което не е далеч от мястото му на пребиваване.

Както е посочено в новия параграф 4 на член 12 от Регламента, водачът е длъжен да посочи причината за отклонението от ограниченията за времето на управление в разпечатката, регистрационния лист или графика на своите дежурства. Водачът носи отговорност за въведената информация.

Удължаването на времето на управление при горепосочените извънредни обстоятелства не трябва да води до намаляване на периода на почивка след това удължаване. Както е посочено в новия параграф 5 на член 12 от Регламента, всеки период на удължаване съгласно този член трябва да бъде компенсиран с равностойна почивка, ползвана наведнъж с друга почивка преди края на третата седмица след седмицата, през която е приложена дерогацията.

[10. Може ли водачът на превозно средство, който е надвишил дневното и седмичното време на управление поради извънредни обстоятелства, да надхвърли максималното двуседмично време на управление от 90 часа?]

Член 12, параграфи 2 и 3

Възможността водачите да превишат дневното и/или седмичното време на управление при извънредни обстоятелства, за да стигнат до мястото си на пребиваване или до експлоатационния център на работодателя, за да ползват седмична почивка или нормална седмична почивка, не им позволява дерогация от максималното двуседмично време на управление от 90 часа, определено в член 6, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

В новия параграф 2 на член 12 от Регламента ясно са изброени разпоредбите, от които водачът може да се отклони — член 6, параграфи 1 и 2 относно максималното дневно и седмично време на управление и член 8, параграф 2 относно задължението на водача да ползва нова дневна почивка за всеки период от 24 часа след края на предходната дневна почивка или седмична почивка. Във всички случаи водачът трябва да спазва ограничението от максимум 90 часа за управление в рамките на две седмици.

Например водач, който е управлявал превозно средство 56 часа в рамките на дадена седмица (седмица 1), може да шофира два допълнителни часа, след като е ползвал 30-минутна почивка по време на работа, за да достигне до дома си, за да ползва нормална седмична почивка. През следващата седмица (седмица 2) водачът не може да шофира повече от 32 часа. Това удължаване с два часа ще трябва да бъде компенсирано с равностойна почивка, ползвана наведнъж преди края на третата седмица след седмица 1.

VI. Екипно управление

[11. Водач, участващ в екипно управление, длъжен ли е да ползва почивка от 45 минути в движещото се превозно средство? Може ли почивката да е повече от 45 минути?]

Член 7

Водач, участващ в екипно управление, не е длъжен да ползва почивка от 45 минути в движещото се превозно средство, като седи до водача, който управлява превозното средство. Водачът сам решава дали да ползва почивката си по време на работа в движещото се превозно средство или извън превозното средство.

Почивката по време на работа определено може да е над 45 минути, ако се ползва извън превозното средство. Почивката по време на работа в движещо се превозно средство трябва да е с продължителност 45 минути и да се ползва наведнъж, както е посочено в новия (трети) параграф на член 7 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Останалото време,

прекарано в седнало положение до водача, управляващ превозното средство, трябва да бъде записано като период на разположение, както е посочено в член 3, буква б), второ тире от Директива 2002/15/ЕО.

VII. Преминаване на граници

[12. Кога започва да се прилага задължението за ръчно записване на преминаването на граници?]

Член 34, параграф 6, буква е) и член 34, параграф 7 от Регламент (ЕО) № 165/2014

Съгласно член 34, параграф 6, буква е) и член 34, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014 водачите трябва ръчно да записват символа на държавата, в която влизат, след като са преминали граница на държава членка. Задължението се прилага от 20 август 2020 г. по отношение на превозните средства, оборудвани с аналогов тахограф, и от 2 февруари 2022 г. по отношение на превозните средства, оборудвани с цифров тахограф.

Водачът трябва да спре на най-близкото възможно място за спиране на или след границата. Когато преминаването на границата на държава членка се осъществява с ферибот или влак, водачът трябва да въведе символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане.

Важно е също така да се отбележи, че от 20 август 2020 г. водачите на превозни средства, оборудвани с аналогов тахограф, са длъжни да записват символа на държавите, в които започва и приключва дневният работен период, както това вече трябваше да се прави, ако превозните средства са оборудвани с цифров тахограф.