

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.

I. Връщане на водача

- 1. Как следва да се разбират и доказват термините „място на пребиваване“, „експлоатационен център“ и „където водачът нормално е базиран“? Какво се случва, когато дадено дружество е установено в много държави членки или извън ЕС?**

Член 8, параграф 8а

В съответствие с член 26, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 и член 8, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 под „място на пребиваване“ следва да се разбира мястото, където лицето обичайно живее, т.е. най-малко 185 дни през всяка календарна година, поради лични и професионални връзки. В случай на водач, чиито професионални връзки са на различно място от неговите лични връзки и който извършва транспортни дейности в различни държави членки и следователно може да живее последователно на различни места, разположени в различни държави членки, за негово място на пребиваване следва да се счита мястото на личните му връзки, при условие че това лице се връща редовно там, например по семейни причини.

Понятието „експлоатационен център“ не е определено в законодателството на ЕС в областта на автомобилния транспорт. Съгласно член 8, параграф 8а „експлоатационният център“, в който водачът трябва да може да се върне, е мястото, където той обичайно е базиран, т.е. където е организирана неговата работа, където обикновено започва седмичната му почивка и където той се връща редовно, на територията на държавата членка на действителното и трайно установяване на неговия работодател по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 1071/2009. Условието за такова действително и трайно установяване на автомобилните превозвачи са определени в член 5 от Регламент (ЕС) 1071/2009. Той изисква, наред с другото, предприятието да разполага с помещения, в които да съхранява основните си търговски документи, по-специално счетоводни документи, документи за управление на персонала или документи, съдържащи данни за времето на управление и периодите на почивка на неговите водачи.

Ако предприятието е установено в различни държави членки в съответствие с изискванията, посочени в член 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, водачът следва да се върне в експлоатационния център, в който обичайно е базиран. Ако предприятието е установено извън ЕС, експлоатационният център може да бъде в третата държава, която за целите на Регламента може да бъде само Швейцария или страна по Споразумението за ЕИП, която не е членка на ЕС, в изпълнение на член 2, параграф 2, буква б).

- 2. Колко дълго транспортното предприятие съхранява документацията за това, че е организирано работата на водача по такъв начин, че той е имал възможност да се връща на мястото на пребиваване или в експлоатационния център на предприятието?**

Член 8, параграф 8а

Съгласно член 33, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014 данните от тахографите трябва да се съхраняват от предприятието най-малко една година след използването им. Записите за работното време трябва да се съхраняват най-малко 2 години, както се изисква в член 9, буква б) от Директива 2002/15/ЕО. Тези записи следва да включват документацията за организирането на връщането на водача, тъй като най-късно от 2 февруари 2022 г. това задължение ще подлежи на проверки в помещенията на предприятието в съответствие с приложение I, част Б към Директива 2006/22/ЕС, изменена с Директива 2020/1057.

3. Задължението за връщане на водача у „дома“ прилага ли се за превозни средства, наети от друга държава членка, и за водачи на превозни средства за превоз на пътници?

Член 8, параграф 8а

Регламент (ЕО) № 561/2006, и по-специално член 8, параграф 8а от него, който урежда отношенията между наетите водачи и работодателите във връзка с организацията на връщането на водачите у „дома“, се прилага за автомобилния превоз на товари или пътници, независимо дали превозните средства са наети или притежавани от работодателя, или са предназначени за превоз на пътници или товари.

4. Какво се има предвид под „повече от 45 часа (от почивката), ползвани като компенсация“, които водачът трябва да ползва след ползване на две намалени седмични почивки в рамките на две последователни седмици съгласно член 8, параграф 8а, втора алинея? Кога трябва да започне почивката?

Член 8, параграф 8а

След две намалени седмични почивки, ползвани през две последователни седмици извън държавата членка на установяване в съответствие с член 8, параграф 6, водачът трябва да може да се върне, за да ползва нормална седмична почивка от най-малко 45 часа. Съгласно член 8, параграф 6б тази нормална седмична почивка се предхожда от почивка, която компенсира двете намалени седмични почивки, ползвани през предходните две седмици. Например водачът може да ползва следните периоди на почивка:

Седмица 1: 24 часа

Седмица 2: 25 часа

Седмица 3: 21 + 20 + 45 часа, където 21 часа представляват компенсация за седмица 1 и 20 часа са компенсация за седмица 2.

Нормалната седмична почивка, ползвана през седмица 3, трябва да започне най-късно до края на шест 24-часови периода от края на предходната седмична почивка (6 x 24 часа), както се изисква в член 8, параграф 6. Това означава, че компенсацията за двете предишни намалени седмични почивки трябва да бъде използвана преди края на този период от 6 x 24 часа, когато започва нормалната седмична почивка.

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

5. Има ли право самостоятелно зает водач да ползва нормалната си седмична почивка в превозното средство?

Член 8, параграф 8

По принцип Регламент (ЕО) № 561/2006 се прилага за всички водачи, независимо дали са наети или самостоятелно заети лица, които участват в превози с превозни средства, попадащи в обхвата на регламента. Това включва и забраната за ползване на нормална седмична почивка в кабината на превозното средство. Това е оправдано от целта за предотвратяване на умора при водачите (наети или самостоятелно заети лица) и за премахване на рисковете за пътната безопасност.

Вярно е, че някои разпоредби на Регламент (ЕО) № 561/2006 не се прилагат за самостоятелно заетите водачи — например член 8, параграф 8а, който урежда отношенията между наетите водачи и работодателите по отношение на организацията на връщането на водачите у „дома“ (вж. въпрос 4). Това обаче не се отнася до забраната за ползване на нормална седмична почивка в кабината на превозното средство. В такъв случай всички разходи за настаняване извън превозното средство следва да се покриват от самостоятелно заетия водач.

III. Намалени седмични и дневни почивки

6. Водач ползва две последователни намалени седмични почивки (2 x 24 часа) извън държавата членка на установяване. Когато водачът се завърне у дома, той ползва компенсация (2 x 21 часа) и нормална седмична почивка (45 часа). Трябва ли водачът, след завръщането си у дома, да ползва своята дневна почивка (9 или 11 часа) в съответствие с член 8, параграф 2, преди да може да започне да ползва компенсационната почивка и нормалната седмична почивка?

Член 8, параграф 6

Целта на член 8, параграфи 6 и 6б е да се даде възможност на водачите, участващи в международни превози на дълги разстояния, да се завръщат у дома, за да се възползват от дългата почивка, състояща се от нормална седмична почивка от най-малко 45 часа и компенсация за две намалени седмични почивки, които може да са ползвани през предходните две седмици.

Тези разпоредби обаче не засягат член 8, параграф 2, съгласно който дневната почивка, която водачът трябва да ползва в рамките на всеки период от 24 часа след края на предходна дневна или седмична почивка, може да бъде удължена, за да се направи нормална седмична почивка или намалена седмична почивка, в съответствие с член 8, параграф 3.

Това означава, че дори ако в член 8, параграф 3 тази възможност не е спомената изрично, той се прилага и в случаите, когато нормалната седмична почивка се ползва заедно с компенсациите за предишни намалени седмични почивки.

7. Може ли водач да ползва повече от две намалени седмични почивки в рамките на четириседмичния референтен период, посочен в член 8, параграф 6, трета алинея? Трябва ли всички намалени седмични почивки да бъдат компенсирани?

Член 8, параграф 6

В член 8, параграф 6 се посочва, че:

“На всеки две последователни седмици водачът ползва поне: а) две нормални седмични почивки; или б) една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа”, и че:

„Чрез дерогация от първа алинея водач, който извършва международни превози на товари, може да ползва две последователни намалени седмични почивки извън държавата членка на установяване, при условие че на всеки четири последователни седмици ползва поне четири седмични почивки, от които поне две са нормални седмични почивки.“

„Поне“ означава, че водачът може да ползва повече седмични почивки от минимума, изискван през референтните периоди от 2 или 4 седмици.

Член 8, параграф 6 позволява, при определени условия, да се ползват две намалени седмични почивки в две последователни седмици. Нищо обаче не пречи на водача да ползва други периоди на почивка от 24 часа или повече в рамките на тези две последователни седмици.

Когато в рамките на четириседмичен референтен период водачът ползва повече от 2 намалени седмични почивки, допълнителните намалени седмични почивки не трябва да бъдат компенсирани. От друга страна, те не засягат задължението за компенсация за двете намалени седмични почивки, както се изисква в член 8, параграф 6б. В случай на повече от 2 намалени седмични почивки намалената седмична почивка, ползвана най-близо до изисквания краен срок от шест периода от 24 часа след края на предходната седмична почивка, посочена в член 8, параграф 6, следва да се счита за намалената седмична почивка, която трябва да бъде компенсирана.

Например в рамките на период от четири последователни седмици водачът може да ползва изискваните минимални седмични почивки в комбинация с допълнителни периоди на почивка в следната последователност:

Седмица 1: 45 часа (напр. събота — понеделник)

Седмица 2: 24 часа (най-късно: неделя — понеделник)

Седмица 3: 24 часа (например сряда — четвъртък) и 27 часа (най-късно: неделя — понеделник)

Седмица 4: 21 + 18 (петък — неделя) + 45 часа (най-късно: неделя — вторник) (почивката от 21 часа и 18 часа са компенсация за две намалени седмични почивки, ползвани през седмици 2 и 3 (неделя — понеделник), в съответствие с член 8, параграф 6б, докато допълнителната почивка, ползвана през седмица 3 (сряда — четвъртък), не трябва да бъде компенсирана).

8. Може ли водачът да прекара дневната и намалената седмична почивка в превозното средство?

Член 8

Съгласно член 8, параграф 8 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. Това означава, че водачът може да прекара своята дневна почивка и/или намалена седмична почивка в превозното средство.

В член 4, буква е) от Регламент (ЕО) № 561/2006 определението за „почивка“ е „всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно да разполага със своето време“. От това определение става ясно, че дневна или намалена седмична почивка може да се ползва в превозното средство само когато то е неподвижно, тъй като това е единственото обстоятелство, което позволява на водача свободно да разполага със своето време.

Освен това в член 8, параграф 8 се изисква нормалната седмична почивка и всяка седмична почивка от повече от 45 часа да се ползват в подходящо, съобразено с пола настаняване с подходящи условия за спане и санитарни съоръжения. Както е обяснено в съображение 13 от Регламент (ЕС) 2020/1054, това е необходимо, за да се осигурят подходящи условия за почивка на водачите. Същият принцип се прилага за дневните и намалените седмични почивки, които могат да се ползват в превозното средство само когато то разполага с подходящи условия за спане. Това е в съответствие с общите цели за осигуряване на подходящи условия на труд за водачите и подобряване на пътната безопасност.

IV. Извънредно превишаване на времето на управление

9. Съгласно член 12, втора и трета алинея водачът може да се отклони от разпоредбите на член 6, параграфи 1 и 2 и член 8, параграф 2, като превиши дневното и седмичното време на управление. Ако общото дневно време на управление на водача е по-малко от максимално разрешеното, може ли той да се възползва от дерогацията от член 8, параграф 2, без да трябва да надвиши дневното или седмичното време на управление? Ако поради използването на тази дерогация водачът започне седмичната си почивка по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната седмична почивка, това нарушение ли е на Регламента?

Член 12

Целта на дерогацията е да се даде възможност на водача, при изключителни обстоятелства, да ползва седмичната си почивка у „дома“. (т.е. в мястото на пребиваване на водача или в експлоатационния център на работодателя), а не на място, което е отдалечено до 2 часа от „дома“ му. Тя/Това позволява дерогация от ограниченията относно времето за управление (член 6, параграфи 1 и 2) и/или от задължението за ползване на дневна почивка в рамките на 24 часа след края на предходната почивка (член 8, параграф 2). Понякога водачът трябва да се отклони както от член 6, параграфи 1 и 2, така и от член 8, параграф 2, но не непременно. В други случаи, например когато водачът може да управлява 1 или 2 часа повече, без да надвиши максималното дневно време на управление от 9 или 10 часа, определено в член 6, параграф 1, и максималното седмично време на управление от 56 часа, определено в член 6, параграф 2, дерогацията ще бъде ограничена до член 8, параграф 2.

Член 12 обаче не позволява на водача да се отклонява от задължението за започване на седмична почивка не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предходната седмична почивка, както е посочено в член 8, параграф 6, втора алинея. Следователно дерогацията трябва да се използва внимателно.

Например, ако водачът е приключил предишната си седмична почивка в 8:00 ч. в понеделник, той трябва да започне следващата седмична почивка в 8:00 ч. в неделя. Ако в събота (шестия 24-часов период на работа) водачът е започнал да управлява превозно средство в 8:00 ч. и е управлявал 12 часа (10 часа разрешени + максимум 2 часа съгласно дерогацията), като е ползвал всички необходими почивки (общо 2 часа в този пример), той може да стигне у „дома“ в събота около 22:00 ч. Това би позволило на водача да започне седмичната си почивка в рамките на периода, изискван съгласно член 8, параграф 6.

10. Как следва да се разбира дерогацията от член 8, параграф 2, посочена в член 12, втора и трета алинея? Възможно ли е дневната почивка да бъде намалена за определен период (1 или 2 часа), като това бъде компенсирано до края на третата седмица след въпросната седмица?

Член 8, параграф 2 и член 12

Член 8, параграф 2 изисква водачът да ползва дневна почивка (от най-малко 9 часа за намалена почивка или най-малко 11 часа за нормална почивка) в рамките на 24 часа от края на предишната дневна или седмична почивка.

Дерогацията по член 12 не позволява намаляване на продължителността на дневната почивка. Тя обаче може да доведе до ситуация, при която поради удълженото време на управление (с 1—2 часа), необходимо на водача, за да достигне „дома“ си поради извънредни обстоятелства, водачът няма да може да завърши дневна почивка в рамките на период от 24 часа след края на предишната дневна или седмична почивка, както се изисква в член 8, параграф 2. В този случай дневната почивка трябва да бъде завършена, без да се намалява, след периода от 24 часа, считано от края на предишната дневна почивка, чрез дерогация от член 8, параграф 2. Такава дневна почивка може да бъде удължена, за да се направи седмична почивка, както е предвидено в член 8, параграф 3, при условие че тази седмична почивка започва не по-късно от края на шестте 24-часови периода, както се изисква в член 8, параграф 6.

11. Как следва да бъдат компенсирани допълнителните часове време на управление поради извънредни обстоятелства (напр. следва ли 1 час повече време на управление да бъде компенсирано с 1 час повече почивка)? Необходимо ли е също така да се компенсира 30-минутната почивка по време на работа или само допълнителното време на управление?

Член 12, втора, трета и пета алинея

Както е посочено в член 12, пета алинея от регламента, всеки период на удължаване на времето на управление съгласно тази дерогация трябва да бъде компенсиран с равностоен период на почивка, който трябва да се ползва наведнъж с друга почивка в рамките на 3 седмици от използването на дерогацията.

Не е необходимо да се компенсират почивките по време на работа, а само допълнителното време на управление.

Например, ако водачът е управлявал 1,5 часа по-дълго от разрешеното дневно време на управление, той следва да бъде компенсиран за това удължено време на управление чрез добавяне на 1,5 часа почивка към една от неговите седмични или дневни почивки, ползвани до края на третата седмица след въпросната седмица.

12. Ако водач се възползва от дерогацията по член 12, след 4,5 часа управление той трябва ли да ползва почивка по време на работа от 30 минути или 45 минути преди допълнителното управление?

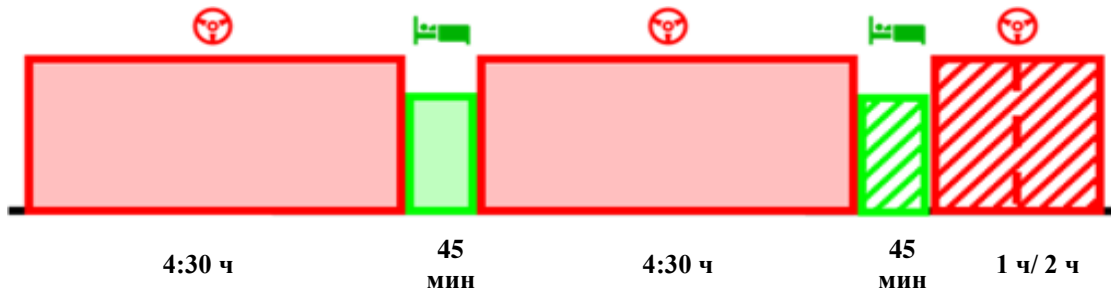
Член 12

Член 7, първа алинея изисква водачът да ползва поне 45 минути почивка по време на работа след период на управление от 4,5 часа. Член 12, алинеи 2—5 не позволява дерогация от това изискване. Следователно след 4,5 часа управление и преди следващия период на управление водачът трябва да ползва почивка по време на работа от 45 минути. В случай че водачът е ползвал 45-минутната почивка по време на работа (или 30 минути почивка по време на работа след предишна 15-минутна почивка по време на работа) и след това трябва да продължи да управлява още 1—2 часа, водачът не е длъжен да ползва допълнителна почивка по време на работа от 30 минути, преди да възобнови допълнителното управление. В случаите, когато му е разрешено да управлява 10 часа през деня и ако вече е достигнал това дневно време на управление и трябва да продължи да управлява между 1 и 2 часа, за да достигне „дома“ си за седмична почивка, той трябва да ползва допълнителна 30-минутна почивка преди допълнителното управление. От друга страна, не се изисква допълнителна 30-минутна почивка по време на работа, когато водачът превиши дневното време на управление с по-малко от един час.

Пример 1: Водач управлява в продължение на 4,5 часа, след което ползва 45-минутна почивка по време на работа. След това той управлява още 4,5 часа и ползва още 45 минути почивка. Той достига дневното си ограничение от 9 часа управление, но трябва да продължи да шофира между 1 или 2 часа, за да стигне у „дома“. В този случай той може да възобнови управлението на превозното средство след 45-минутната почивка след втория период на управление от 4,5 часа.

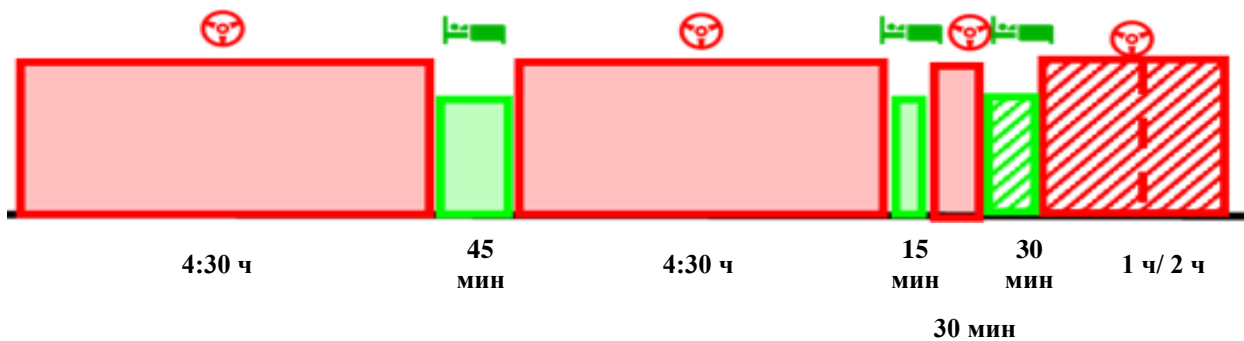
Дневно време на управление: ограничение от 9 часа

Дерогация



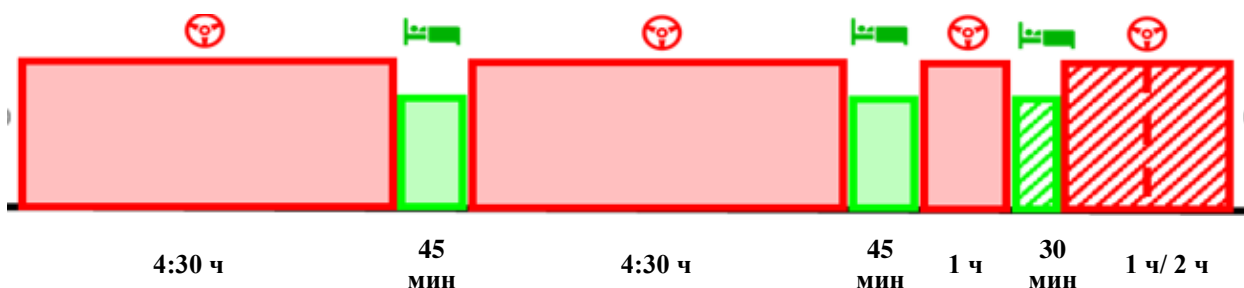
Пример 2: Водач управлява в продължение на 4,5 часа, след което ползва 45-минутна почивка по време на работа. След това той управлява още 4 часа и ползва 15-минутна почивка по време на работа, после продължава да шофира още 30 минути, след което е спира, за да ползва 30-минутна почивка. Това е в съответствие с член 7, който дава възможност за разделяне на почивка по време на работа от поне 45 минути на две части, т.е. почивка по време на работа от поне 15 минути, последвана от почивка по време на работа от най-малко 30 минути). Ако след тази 30-минутна почивка водачът трябва да продължи да управлява между 1 или 2 допълнителни часа, за да достигне „дома“ си, той не трябва да ползва допълнителни 30 минути почивка по време на работа.

Дневно време на управление: ограничение от 9 часа **Дерогация**



Пример 3: Водач управлява в продължение на 4,5 часа, след което ползва 45-минутна почивка по време на работа. След това той управлява още 4,5 часа и ползва още 45 минути почивка. Ако дневното му време на управление е 10 часа, той може да шофира още 1 час. Ако след този час на управление той трябва да шофира още 1—2 часа, за да достигне „дома“ си, той трябва да ползва нова 30-минутна почивка преди допълнителното шофиране.

Дневно време на управление: ограничение от 10 часа **Дерогация**



Във всички горепосочени примери водачът може да ползва задължителната си почивка по време на работа на две части, т.е. най-малко 15 минути, последвани от минимум 30 минути почивка по време на работа, разпределени в рамките на период на управление от 4,5 часа, както е посочено в член 7, втора алинея. Това не оказва въздействие върху задължението за ползване на допълнителна 30-минутна почивка по време на работа преди удълженото време на управление от 1—2 часа.

V. Екипно управление

13. Как следва да се регистрира 45-минутна почивка по време на работа в движещо се превозно средство за втория водач, участващ в екипно управление, като се има предвид, че цифровият тахограф автоматично регистрира периодите, когато водачът е на разположение? Кога водачът може да ползва 45-минутната почивка по време на работа — в началото, в края на периода на разположение или във всеки интервал от периода на разположение?

Член 7

Съгласно член 7, първа алинея водачите трябва да ползват почивка най-късно след период на управление от 4,5 часа. Поради това тази почивка трябва незабавно да следва периода на управление.

Водач, който е част от екип (екипно управление), може да ползва 45-минутната си почивка в движещо се превозно средство, при условие че не помага на водача, който управлява превозното средство по това време.

Тъй като настоящите версии на тахографите не позволяват записването на почивка по време на работа в движещо се превозно средство, сред правоприлагащите органи е обичайна практиката да смятат 45-минутния последователен период на разположение на водача в ситуация на екипно управление за почивка по време на работа.

14. В ситуация на екипно управление може ли почивка по време на работа да се ползва на части?

Член 7

Възможността да се ползва почивка по време на работа от най-малко 45 минути на две части — почивка от поне 15 минути, последвана от почивка от поне 30 минути — не е ограничена до ситуацията на самостоятелно шофиране. Поради това по принцип водачите, управляващи в екип (екипно управление), също могат да разделят почивките си.

В същото време би било непрактично да се разделя почивката при екипно управление, тъй като това би означавало, че или вторият водач управлява само 15 минути, докато първият водач ползва почивка по време на работа, и след това предава управлението на превозното средство на първия водач, или първият водач ползва 15-минутната почивка по време на целия период от 4,5 часа на управление от другия водач.

VI. Тахографи

15. Как правоприлагащите органи могат да наложат спазването на задължението за регистрация на дейностите по товарене и разтоварване, ако няма правно задължение за водачите да извършват такива записи?

Член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014

Втората версия на интелигентните тахографи включва нова функция за автоматично регистриране на местоположението на превозното средство по време на дейностите по товарене и разтоварване. Регистрирането на местоположението трябва да се задейства от водача, който трябва да посочи операция по товарене, разтоварване или едновременно товарене и разтоварване, за да може да се извърши запис на местоположението. Тази операция се извършва ръчно чрез менюто на тахографа.

Регламент (ЕС) № 165/2014 действително не съдържа ясно задължение за водачите да записват операциите по товарене и разтоварване. Дейностите по регистриране обаче са важна част от работата на водача, а пълният набор от записи е важен, за да се гарантира, че контролът е икономически ефективен и не е прекомерно обременяващ. Поради това е от много важно водачите да бъдат надлежно инструктирани да използват всички функции на интелигентните тахографи, за да се гарантира наличието на пълен набор от записи и да се избегнат продължителни проверки, по-специално на пътя.