

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Социалните правила на ЕС в сектора на автомобилния транспорт допринасят за постигането на целите на политиката: да се подобряват условията на труд на водачите на превозни средства, да се гарантира лоялна конкуренция между дружествата, осъществяващи автомобилен транспорт, и да се повишава пътната безопасност за всички участници в движението по пътищата. Привеждането на тези правила в съответствие с нуждите на сектора и улесняването на тяхното еднакво и ефективно прилагане и налагане представлява ключова част от стратегията на Комисията за по-нататъшно интегриране на пазара на автомобилния транспорт в ЕС и превръщането на сектора в справедлив, ефикасен и социално отговорен, както беше очертано в Бялата книга за транспорта от 28 март 2011 година¹.

Ключовите социални правила, отнасящи се за автомобилния транспорт, включват разпоредби относно организацията на работното време на водачите, посочени в Директива 2002/15/ЕО², минималните изисквания за изпълнение, посочени в Директива 2006/22/ЕО, правила относно времето на управление, почивките по време на работа и периодите на почивка съгласно Регламент (ЕО) № 561/2006³ и разпоредбите относно командироването на работници съгласно Директива 96/71/ЕО⁴ и Директива 2014/67/ЕС за осигуряване на изпълнението⁵. Тези правни актове са част от усилията с по-общ характер, за да се подобряват условията на труд на водачите, да се гарантира лоялна конкуренция между превозвачите и да се повишава безопасността по европейските пътища, както и да се осигури баланс между социалната закрила на водачите и свободата на превозвачите да предоставят трансгранични услуги.

При последваща оценка на социалното законодателство в областта на автомобилния транспорт и неговото прилагане, извършена през 2015—2017 г.⁶ като част от програмата за регулаторна пригодност (REFIT), заключението е, че действащите правила не отговарят ефективно и ефикасно на рисковете от влошаване на условията на труд и с нарушения на конкуренцията. Това се дължи на недостатъци в правната рамка. Някои правила са неясни, неподходящи или трудно се прилагат или налагат, което води до различия между държавите членки по отношение на прилагането на общите правила и поражда риск от разпокъсване на вътрешния пазар.

Анализът на проблемите по места показва по-специално, че спешно трябва да се премахнат различията в тълкуването и прилагането на Директиви 96/71/ЕО и 2014/67/ЕС в сектора на автомобилния транспорт. В оценката на въздействието, придружаваща това законодателно предложение, се прави заключението, че разпоредбите за командироване и административните изисквания не съответстват на изключително мобилното естество на работата на водачите в международния

¹ COM(2011)144 окончателен.

² ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

³ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.

⁵ ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11.

⁶ Последващата оценка обхващаше Регламент (ЕО) № 561/2006 относно времето на управление, почивките по време на работа и периодите на почивка, Директива 2006/22/ЕО за изпълнение на разпоредбите на регламента и Директива 2002/15/ЕО за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт.

автомобилен транспорт. Това причинява непропорционална регулаторна тежест за превозвачите и създава необосновани пречки пред предоставянето на трансгранични услуги. Правните и практическите трудности по прилагането на правилата за командироване в сектора на автомобилния транспорт бяха изтъкнати в съображение (10) от предложението на Комисията от 8 март 2016 г.⁷ за изменение на Директива 96/71/ЕО: *Поради изключително мобилното естество на работата в международния автомобилен транспорт изпълнението на Директивата относно командироването на работници поставя специфични правни въпроси и води до специфични трудности (особено когато връзката със засегнатата държава членка не е достатъчна). Би било най-подходящо тези предизвикателства да бъдат разрешени чрез специално законодателство за сектора, заедно с други инициативи на ЕС, насочени към подобряване на функционирането на вътрешния пазар в сектора на пътния транспорт.*

С настоящото предложение се предвижда цялостен подход за справяне с рисковете от неподходящи условия на труд за водачите, включително редът и условията за наемане на работа, като същевременно се намалява прекомерната регулаторна тежест за превозвачите и се предотвратяват нарушенията на конкуренцията. Главната цел е да се осигури баланс между подходящите условия на труд за водачите и свободата на превозвачите да предоставят трансгранични услуги.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е част от по-широкия текущ преглед на законодателството на Съюза в областта на автомобилния транспорт. То е тясно свързано с инициатива за подобряване на яснотата и адекватността на правилата относно времето на управление, почивките по време на работа и периодите на почивка, посочени в Регламент (ЕО) № 561/2006, и относно използването на тахограф, посочени в Регламент (ЕС) № 165/2014. То е свързано и с текущия преглед на пазарните правила относно достъпа до професията на автомобилен превозвач (Регламент (ЕО) № 1071/2009), достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари (Регламент (ЕО) № 1072/2009) и достъпа до международния пазар на автобусни превози (Регламент (ЕО) № 1073/2009). Социалните и пазарните правила образуват всеобхватна и съгласувана правна рамка, като тяхното прилагане по последователен и ефективен начин е от ключово значение за създаването на справедлив, безопасен, екологично и социално устойчив сектор на автомобилния транспорт. Нито една от инициативите не може сама по себе си да се справи ефективно с текущите социални и пазарни предизвикателства.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението е принос по два от приоритетите на настоящата Комисия, а именно „създаване на по-задълбочен и по-справедлив вътрешен пазар“ и увеличаване на „работните места, растежа и инвестициите“. То е в съответствие с действията, насочени към борба със социалната несправедливост и нелоялната конкуренция и за създаване на социална рамка за нови възможности за трудова заетост и справедливи условия за стопанска дейност.

Една от целите на предложението е да се гарантират достойни условия на труд и подходяща социална закрила. Следователно то се вписва в целите на социалната програма на Комисията и с инициативата за създаването на стълб на социалните права на ЕС. То е в съответствие и с Хартата на основните права на Европейския съюз и по-

⁷ COM(2016)128.

специално с член 31 от нея, в който се определя правото на справедливи и равни условия на труд.

Предложението е принос към програмата REFIT чрез намаляване на регулаторната тежест и опростяване и адаптиране на някои правила към специфичните нужди на сектора. То ще спомогне и за по-ефикасно изпълнение чрез по-добро използване на съществуващите инструменти и системи за контрол.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Настоящото предложение е за изменение на Директива 2006/22/ЕО и определя специфични за сектора правила относно командироването на работници във връзка с Директиви 96/71/ЕО и 2014/67/ЕС.

Директива 2006/22/ЕО се основава на разпоредбата, съдържаща се сега в член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), като нейното изменение също следва да се опира на тази разпоредба.

Директиви 96/71/ЕО и 2014/67/ЕС се основават на разпоредбата, съдържаща се сега в член 53, параграф 1 от ДФЕС. Като основание следва да се използва обаче член 91, параграф 1 от ДФЕС, тъй като предложените тук правила се отнасят изключително за ситуации, които са специфични за предоставянето на транспортни услуги.

.

• Субсидиарност

Съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС ЕС разполага с регулаторна компетентност, споделена с държавите членки, в областта на транспорта. Обаче само законодателят на ЕС може да изменя действащи правила.

Недостатъците в настоящото законодателство означават, че държавите членки по различен начин прилагат и налагат спазването на социалните правила в ЕС, включително тези относно командироването на работници. Насоките или саморегулирането от страна на държавите членки не биха били достатъчни, за да се гарантира, че социалните правила в областта на автомобилния транспорт съгласувано се прилагат и налагат в целия ЕС. Следователно е оправдано предприемането на действия на равнището на ЕС.

• Пропорционалност

Предложението не надхвърля необходимото за справяне с установените проблеми с неподходящи условия на труд за водачите и нарушения на конкуренцията между превозвачите.

Както е посочено в раздел 7.2 от оценката на въздействието, в предложението се изтъква вариантът на политика, който се счита за най-подходящ и пропорционален, предоставящ баланс между подобряването на условията на труд за водачите, намаляването на регулаторната тежест за превозвачите и ефективното трансгранично прилагане на правилата.

В предложението се набляга върху опростяването, изясняването и адаптирането на някои правила, за да се отговори на нуждите на сектора. Избягва се излишната административна тежест за превозвачите и се цели гарантирането, че изискванията за административно сътрудничество и взаимопомощ между държавите членки са пропорционални. В оценката на въздействието се прави заключението, че предвижданите мерки на политиката няма да окажат непропорционално въздействие върху МСП.

- **Избор на инструмент**

Тъй като предложението е за ограничен брой изменения на Директива 2006/22/ЕО и определя специфични за сектора правила относно командироването на работници във връзка с Директиви 96/71/ЕО и 2014/67/ЕС, избраният инструмент също е директива.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНАТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Директива 2006/22/ЕО за осигуряване на изпълнението, заедно с Регламент (ЕО) № 561/2006 относно времето на управление и Директива 2002/15/ЕО относно работното време, бяха предмет на изчерпателна последваща оценка, извършена през 2015—2017 г.⁸ Тази оценка бе подпомогната от външно проучване⁹.

Бяха установени следните основни проблеми:

— различно тълкуване и изпълнение на разпоредбата относно периодите на регистриране, когато водачът отсъства от превозното средство;

— нарушаване на правилата относно работното време, водещо до прекомерно дълго работно време и натрупване на умора на водачите с отрицателно въздействие върху здравето и безопасността им, а също и за пътната безопасност;

— незадоволително изпълнение на разпоредбите за работното време и липса на еднообразни данни за мониторинг и проверки за съответствието;

— лошо административно сътрудничество и взаимопомощ между държавите членки, което възпрепятства съгласуваното прилагане на правилата на ЕС;

— несъгласувани национални системи за оценка на степента на риска за транспортните предприятия, което възпрепятства обмена на информация и сравняването на данни с оглед на ефективни проверки;

— недостатъчно използване на данните в системите за класифициране на риска, което възпрепятства ефективната целенасоченост на проверките;

— пренебрегване на рисковете за влошаване на условията на труд, свързани с неадекватно заплащане и социална закрила на водачите, работещи продължителни периоди от време извън своята държава на заетост.

⁸ Вж. бележка 1 под линия.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Разпоредбите относно командироването на работници не бяха изрична част от тази оценка по REFIT. Трудностите по прилагането на различаващи се национални мерки относно командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт показваха обаче, че общите правила за командироване не са подходящи за силно мобилната работна сила в автомобилния транспорт и че административните изисквания са непропорционално обременителни, така че ограничават свободата за предоставяне на трансгранични услуги.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Във връзка с изготвянето на настоящото предложение бяха проведени обстойни консултации със заинтересованите страни в съответствие с посочените в съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM(2002) 704 final) минимални стандарти за консултации със заинтересованите страни.

Всички съответни групи заинтересовани страни допринесоха за процеса на консултации: национални органи, правоприлагащи органи, сдружения, представляващи автомобилни превозвачи (на товари и пътници), спедитори, изпращачи, МСП, профсъюзи, водачи и други работници в автомобилния транспорт. Особено с европейските социални партньори се проведеха обстойни консултации през целия процес. За консултациите бяха използвани разнообразни отворени и целенасочени методи и инструменти:

- конференция на високо равнище на 4 юни 2015 г. относно „Социална програма за транспорт“, която постави началото на широк дебат относно социалните аспекти в автомобилния транспорт; тя събра около 350 участници: лица, вземащи решения, експерти в областта на транспорта, социални партньори;

- семинари в края на 2015 г., които събраха заинтересовани страни от сектора, представители на държавите членки и социалните партньори на равнището на ЕС. Дискусията беше съсредоточена върху това как социалното законодателство и законодателството за вътрешния пазар действат в автомобилния транспорт;

- конференция за автомобилния транспорт на 19 април 2016 г. със семинар, посветен на вътрешния пазар и социалните аспекти на автомобилния транспорт. Тя привлече около 400 участници, по-специално представители на държавите членки, членове на Европейския парламент и ключови заинтересовани страни, които обсъдиха целите и обхвата на планираните инициативи в областта на автомобилния транспорт;

- бяха проведени пет специални проучвания за получаване на становищата на националните министерства на транспорта (с ударение върху прилагането и тълкуването на правилата), правоприлагащите органи (с ударение върху практиките за изпълнение, разходите и ползите от него), предприятията (с ударение върху въздействието на законодателството върху превозвачите на пазара), профсъюзите (с ударение върху въздействието на законодателството върху водачите) и на други заинтересовани страни като браншови сдружения (с ударение върху общите виждания за ефектите от законодателството). Бяха получени общо 1441 отговора (1269 от които — от автомобилни превозвачи);

- бяха проведени събеседвания с 90 заинтересовани страни (37 от които — водачи) за запознаване с опита им по изпълнението, и по-специално дали то е ефективно, и с проблемите по спазването;

— обществена консултация¹⁰ между 5 септември и 11 декември 2016 г. за определяне на проблеми и набелязване на възможни решения. От получените общо 1378 отговора 1209 бяха от водачи, превозвачи, изпращачи и спедитори, а 169 — от национални органи, правоприлагащи органи, работнически организации и браншови сдружения;

— проучване на извадка от МСП между 4 ноември 2016 г. и 4 януари 2017 г. Получените 109 отговора съдържаха становища относно целите на преразглеждането на правната рамка и възможните решения;

— онлайн проучване сред водачи (получените 345 отговора съдържаха становища относно възможните мерки, но 140 отговора бяха от Нидерландия и 127 отговора — от Обединеното кралство); проучване сред национални органи и правоприлагащи органи (бяха получени 41 отговора от 27 държави — членки на ЕС, плюс Норвегия и Швейцария) и проучване сред превозвачите (73 отговора, но то също не беше напълно представително, тъй като 58 отговора бяха от Унгария);

— събеседвания със 7 транспортни дружества, 9 национални браншови сдружения, 9 национални органа, 4 национални профсъюза и 6 европейски социални партньора.

Европейските социални партньори също бяха редовно информирани и консултирани на няколко двустранни срещи с Комисията и на редовните срещи на секторния комитет за социален диалог в областта на автомобилния транспорт и на работната група на социалните партньори.

Резултатите от консултациите потвърдиха основните проблеми: 1) неподходящи условия на труд за водачите; 2) нарушения на конкуренцията между превозвачите; и 3) регулаторни тежести за превозвачите и държавите членки. Установено беше, че те се дължат на следните основни правни проблеми: неясни или неподходящи социални правила, различно прилагане на правилата, несъгласувано и неефективно изпълнение и лошо административно сътрудничество между държавите членки.

Що се отнася до проектомерките за политиката, те получиха силна подкрепа от всички заинтересовани страни за засилване на изпълнението и сътрудничеството между правоприлагащите органи, макар че някои национални правоприлагащи органи изразиха безпокойство относно евентуални допълнителни разходи по изпълнението. По-специално мерките за хармонизиране на националните системи за класифициране на риска и предоставяне на достъп в реално време до данните в системите за оценка на риска получиха голяма подкрепа (над 70 %) от националните органи и от правоприлагащите органи на равнище ЕС.

Заинтересованите страни бяха разделени в своите становища по проекта на мярка относно условията за командироване в автомобилния транспорт, като групата ЕС-13 от държави членки и превозвачите от тях подкрепиха мярката с резерви (времевият праг не следва да е твърде нисък), докато профсъюзите я счетоха за вредна за водачите. Групата ЕС-15 от държави членки и превозвачите от тях изразиха смесени становища. Мярката за намаляване на административните тежести при прилагането на правилата за командироване в автомобилния транспорт бяха подкрепени с мнозинство във всички групи заинтересовани страни с изключение на профсъюзите.

¹⁰ Обобщение на констатациите http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- **Събиране и използване на експертни становища**

Комисията беше подпомогната от външни изпълнители с допълнително проучване във връзка с последващата оценка¹¹ и отделно допълнително проучване във връзка с оценката на въздействието, което беше завършено през май 2017 г.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена от оценка на въздействието, за която беше получено положително становище с препоръки от Комитета за регулаторен контрол. Всички основни забележки на Комитета бяха отразени в преработената версия на оценката на въздействието (вж. приложение 1 за общ преглед).

Бяха разгледани четири варианта на политиката. Първите три са кумулативни по отношение на повишаването на равнището на регулаторна намеса и очаквано въздействие, докато четвъртият е хоризонтален и мерките по него могат да се комбинират с всеки от първите три варианта.

При първия вариант на политиката се набляга върху изясняването на правната рамка и засилването на сътрудничеството между правоприлагащите органи. При втория се набляга върху засилване на изпълнението и подобряване на моделите на трудова дейност за работниците. При третия се предлагат съществени промени в правилата, като по-специално се забранява заплащане въз основа на постигнатите резултати. Четвъртият включва специфични за сектора критерии и конкретни мерки за изпълнение по отношение на командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт. Той включва подварианти въз основа на времеви прагове: подвариант а) — 3 дни, б) — 5 дни, в) — 7 дни и г) — 9 дни общо за календарен месец, прекарани на територията на приемаща държава членка, като над тези прагове за чуждестранните превозвачи важат правилата на приемащата държава членка по отношение на минималните ставки на заплащане и годишния платен отпуск.

Вариант 1 на политиката изглежда най-малко ефективен, главно поради доброволния характер на мерките, за решаване на проблема с правната несигурност и неравенството между водачите и превозвачите. Това би увеличило загрижеността във връзка с броя на националните мерки, с които водачите и операторите трябва да се съобразяват.

Вариант 3 на политиката изглежда има някои отрицателни странични ефекти по отношение на условията на труд за водачите, превозващи пътници, понеже мярката за отлагане на седмичната почивка би довела до нарастване с 20—33 % на индекса на умора и увеличава рисковете за пътната безопасност с 4—5 %. Това увеличение на умората и риска би било свързано с намаление с 3—5 % на разходите на превозвачите за спазване на правилата.

Вариант 2 на политиката е с най-силно положително въздействие по отношение на подобряването на условията на труд на водачите (индексът на умора се намалява с 28 %, а периодите на отсъствие от дома — с 43 % за водачи от ЕС-13 и с 16 % за водачи от ЕС-15). Същевременно той спомага за намаляване на нарушенията на конкуренцията и подобряване на пътната безопасност благодарение на мерки за съгласувано и по-ефективно изпълнение, като освен това се намалява до известна степен административната тежест за националните органи и транспортните предприятия.

¹¹

Заключителен

доклад <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Що се отнася до хоризонталния вариант (4) на политиката относно командироването на работници, разходите на превозвачите за спазване на правилата са най-малки при по-висок праг поради намаления брой на пътуванията, попадащи в обхвата на правилата за минималното трудово възнаграждение. От друга страна, по-нисък времеви праг обхваща по-широка група от водачи, участващи в трансграничното предоставяне на услуги за автомобилен превоз, а това води до по-голямо общо положително въздействие за подобряване на социалните условия и условията на труд на водачите и за повишаване на привлекателността на професията.

Очакваните значителни икономии за превозвачите са резултат главно от вариант 4 и по-специално от мерките относно административните изисквания и изискванията за контрол. Тези икономии са от порядъка на 785 млн. евро годишно от административни разходи. Не беше възможно количествено да се определят икономии от мерките по вариант 2. Очаква се обаче те да намалят нарушенията и съответно разходите във връзка с неспазването. Освен това те дават възможност за по-ефикасни транспортни операции и предоставят стимул за по-често връщане на водачите у дома. Те водят обаче за националните органи до малко по-високи разходи (с между 1,3 % и 8 %) по изпълнението, особено по отношение на проверките за спазване на правилата за работното време.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението преследва целта на REFIT за повишаване на ефективността на законодателството и намаляване на регулаторната тежест за предприятията. То постига това главно чрез опростяване и приспособяване на правилата към специфичните нужди на сектора и по-ефективно използване на по-уеднаквени инструменти и бази данни за изпълнението. Макар да се очаква леко увеличение на разходите по изпълнението за националните органи, това увеличение е оправдано от подобряването на условията на труд за водачите и на условията за стопанска дейност за превозвачите, което позволява икономии на разходи във връзка с неспазването. Предложението също така ще спомогне за по-ефикасно изпълнение — например чрез увеличаване на използването на системи за класифициране на риска с оглед на целенасочени проверки на превозвачи, които не спазват изискванията. Предложението не изключва микропредприятията, защото това би довело до риск от неравностойни конкурентни условия и неравностойни условия на труд.

Основни права

Предложението допринася за постигане на целите на Хартата на основните права и по-специално на правото по член 31 на справедливи и равни условия на труд.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма да има отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и мерки за наблюдение, оценяване и отчитане**

Наблюдението на развитието, и по-специално на броя, вида и честотата на възникване на нарушения на социалните права, ще се извършва чрез съчетание от национални доклади за изпълнението и анализ на данни от правоприлагащите организации на ЕС. Проблемите по прилагането и изпълнението и ще бъдат редовно наблюдавани и оценявани от Комитета по автомобилен транспорт. Информацията относно

командирането ще се събира от националните бази данни въз основа на формуляра A1 — декларация, че даден командирован работник остава обхванат от социалноосигурителната система на държавата по произход.

Други тенденции на развитие на пазара и тяхното евентуално въздействие върху условията на труд и условията на конкуренция ще се оценяват, като се използват съответни данни, събрани в рамките на други инициативи, по-специално преразглеждането на Регламента относно достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари.

- **Обяснителни документи**

Настоящото предложение е за изменение в ограничена степен на две действащи директиви и определя специфични правила без връзка към две други действащи директиви. Счита се, че не са необходими специални обяснителни документи във връзка с транспонирането.

- **Възможно изменение на Директива 2002/15/ЕО**

В съответствие с член 154 от ДФЕС, съгласно който трябва да се провеждат консултации с организациите на социалните партньори на европейско равнище по проблеми на трудовата заетост и социални въпроси, посочени в член 153 от ДФЕС, Комисията ще започне процес на консултации, за да получи становищата на социалните партньори относно възможната насока на действие на Съюза по отношение на Директива 2002/15/ЕО, която е част от правната рамка от социални правила в областта на автомобилния транспорт.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Основните елементи на предложението са:

Директива 2006/22/ЕО

С член 1 от настоящата директива се изменя Директива 2006/22/ЕО, както следва:

Член 1 — Предмет

Член 1 се изменя, за да се изясни, че изискванията за изпълнение, посочени в тази директива, се прилагат също така и за контрола за съответствие с Директива 2002/15/ЕО.

Член 2 — Системи за проверки

Член 2, параграф 1, втора алинея се изменя, за да се изиска проверките, извършвани от държавите членки, да включват проверка за съответствие с разпоредбите за работното време, посочени в Директива 2002/15/ЕО.

В член 2, параграф 3 се уточнява, че минималният брой на проверките за съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006 включва проверки за съответствие с Директива 2002/15/ЕО.

Съгласно член 2, параграф 4 се изисква информацията, представяна от държавите членки на Комисията, относно резултатите от проверки на пътя и в помещенията на предприятията да включва и проверките за съответствие с Директива 2002/15/ЕО.

Член 6 — Проверки в помещенията на предприятията

В член 6, параграф 1 се уточнява, че сериозните нарушения, водещи до проверки в помещенията на предприятия за автомобилни превози, трябва да включват и нарушения на Директива 2002/15/ЕО.

Член 7 — Взаимодействие в Общността

В член 7, параграф 1 се вмъква буква г), за да се изисква от определените национални органи да обменят информация относно изпълнението на тази директива и на Директива 2002/15/ЕО.

Член 8 — Обмен на информация

Член 8 се изменя, за да се разширят административното сътрудничество и взаимопомощта между държавите членки. Член 8, параграф 1 се изменя, за да се уточни, че обменът на информация между определените национални органи обхваща и изпълнението на Директива 2002/15/ЕО и Регламент (ЕО) № 561/2006. В член 8 се вмъква параграф 1а, за да се зададат фиксирани крайни срокове, в които орган на държава членка трябва да отговори на исканията за информация от други държави членки.

Член 9 — Система за класифициране на риска

Член 9 се изменя, за да се подобрят съгласуваността и ефективността на националните системи за класифициране на риска. В член 9, параграф 1 се добавя втора алинея, с която от Комисията се изисква да установи единна формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия; също така се уточняват критериите, които да бъдат взети предвид при установяването на такава формула, включително използването на „интелигентен“ тахограф. Член 9, параграф 2 се изменя, за да се насърчат държавите членки да обсъдят правила за извършването на допълнителни проверки в помещенията на предприятия за автомобилни превози с висока степен на риска. В член 9 се добавя параграф 4, за да се уточни, че данните в системата за класифициране на риска трябва да се предоставят на разположение на контролните органи. В член 9 се добавя параграф 5, с който от държавите членки се изисква да предоставят на другите държави членки по тяхно искане информацията в националната система за класифициране на риска.

Член 11 — Най-добри практики

В член 11 се добавя параграф 3, с който от Комисията се изисква да установи общ подход за регистриране и контрол на периоди на „друга работа“, различна от управление на превозното средство, когато водачът отсъства от превозното средство, така че не може да направи необходимите записи в тахографа.

Приложение 1

В част А се добавя точка 6, за да се разшири обхватът на пътните проверки, така че те да включват и проверки за съответствие с ограниченията за седмичното работно време. В част Б се добавя точка 4, за да се разшири обхватът на проверките в помещения с включването на проверки за седмичното работно време, почивките в работно време и за нощния труд съгласно разпоредбите на Директива 2002/15/ЕО.

Специфични правила за командироване в сектора на автомобилния транспорт, които са с по-голяма сила от определени разпоредби на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

Член 2, параграф 1

В член 2, параграф 1 се обясняват целите на разпоредбите за определяне на специфични правила за командироване в сектора на автомобилния транспорт, които са с по-голяма сила от съответните разпоредби на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС.

Член 2, параграфи 2 и 3

В член 2, параграф 2 се уточнява минималният период на командироване — праг, под който правилата на приемащите държави членки за минималните ставки на заплащане и за платения годишен отпуск не се прилагат за международни автомобилни превози. Този времеви праг не се прилага за каботаж, тъй като превозът се извършва изцяло в една приемаща държава членка. Вследствие на това правилата на приемащата държава членка за минималната ставка на заплащане и за минималния размер на платения годишен отпуск следва да се прилагат за каботаж независимо от честотата и продължителността на превозите, извършени от даден водач. В параграф 3 се дават допълнителни обяснения относно метода на изчисляване на такива периоди на командироване.

Член 2, параграф 4

В член 3, параграфи 4 и 5 се определят специфичните административни изисквания и мерки за контрол с оглед проверка на спазването на разпоредбите относно командироването на работници в автомобилния транспорт.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС

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 комитет¹²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) За създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт е необходимо да се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на превозвачите и за лоялна конкуренция между тях.
- (2) Присъщата на услугите за автомобилен превоз голяма мобилност налага да се обърне особено внимание на гарантирането, че водачите се възползват от полагащите им се права и че превозвачите не се сблъскват с непропорционални административни пречки, които неоправдано ограничават тяхната свобода да предоставят трансгранични услуги.
- (3) Балансът между подобряването на социалните условия и условията на труд за водачите и улесненото упражняване на правото на предоставяне на услуги за автомобилен превоз, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи, е от решаващо значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар.
- (4) В резултат от оценка на ефективността и ефикасността на действащото социално законодателство на Съюза в областта на автомобилния транспорт бяха установени някои „вратички“ в съществуващите разпоредби и недостатъци в тяхното изпълнение. Освен това съществуват редица несъответствия между държавите членки в тълкуването, прилагането и изпълнението на правилата. Това създава правна несигурност и нееднакво третиране на водачите и

¹² ОВ С , г., стр. .

¹³ ОВ С , г., стр. .

превозвачите, което е вредно за условията на труд, социалните условия и условията на конкуренция в сектора.

- (5) Адекватното, ефективно и последователно изпълнение на разпоредбите относно работното време е от решаващо значение за защитата на условията на труд на водачите и за предотвратяването на нарушения на конкуренцията вследствие на неспазването. Поради това е желателно съществуващите уеднаквени изисквания за изпълнение, посочени в Директива 2006/22/ЕО, да се разширят, така че да включат и контрола за спазването на разпоредбите за работното време, посочени в Директива 2002/15/ЕО.
- (6) Административното сътрудничество между държавите членки по отношение на прилагането на социалните правила в автомобилния транспорт се оказва недостатъчно, поради което трансграничното правоприлагане е по-трудно, неефикасно и несъгласувано. Ето защо е необходимо да се установи рамка за ефективно общуване и взаимно подпомагане, включително обмен на данни относно нарушения и информация за добри практики в правоприлагането.
- (7) За по-нататъшно подобряване на ефективността, ефикасността и съгласуваността на изпълнението е желателно да се развият характеристиките и използването на съществуващите национални системи за класифициране на риска. Достъпът до данните, съдържащи се в системите за класифициране на риска, би дал възможност за по-целенасочени проверки на превозвачи, които не спазват правилата, а единната формула за оценка на степента на риска за дадено транспортното предприятие би допринесла за по-справедливо третиране на превозвачите при проверките.
- (8) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Директива 2006/22/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011¹⁴.
- (9) Бяха срещнати трудности и по прилагането в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт на правилата за командироване на работници, определени в Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, както и на правилата относно административните изисквания, определени в Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁶. Некоординираните национални мерки за прилагането и изпълнението на разпоредбите относно командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт породиха големи административни тежести за чуждестранните превозвачи от Съюза. Това създаде неоправдани ограничения на

¹⁴ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

¹⁵ Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1).

¹⁶ Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11).

свободата за предоставяне на трансгранични услуги за автомобилен превоз, което има отрицателни странични ефекти за заетостта.

- (10) В предложението на Комисията от 8 март 2016 г.¹⁷ за изменение на Директива 96/71/ЕО се отчита, че изпълнението на посочената директива поставя специфични правни въпроси и води до специфични трудности в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт и се посочва, че тези проблеми следва да се разрешат най-добре чрез специално законодателство за сектора на автомобилния транспорт.
- (11) С оглед да се гарантира ефективното и пропорционално изпълнение на Директива 96/71/ЕО в сектора на автомобилния транспорт, е необходимо да се установят специфични за сектора правила, отразяващи особеностите на силно мобилната работна сила в този сектор и осигуряващи баланс между социалната закрила на водачите и свободата на превозвачите да предоставят трансгранични услуги.
- (12) Такива балансирани критерии следва да са въз основа на концепция за достатъчна връзка на даден водач с територията на приемащата държава членка. Поради това следва да се установи времеви праг, над който за международните превози да се прилагат минималната ставка на заплащане и минималният размер на платения годишен отпуск в приемащата държава членка. Този времеви праг не следва да се прилага за каботажни превози, определени в Регламент (ЕО) № 1072/2009¹⁸ и Регламент (ЕО) № 1073/2009¹⁹, тъй като превозът се извършва изцяло в една приемаща държава членка. Вследствие на това правилата на приемащата държава членка за минималната ставка на заплащане и за минималния размер на платения годишен отпуск следва да се прилагат за каботажна независимо от честотата и продължителността на превозите, извършени от даден водач.
- (13) С оглед да се осигури ефективното и ефикасно изпълнение на специфичните за сектора правила относно командироването на работници и да се избегнат непропорционални административни тежести за чуждестранните превозвачи, в сектора на автомобилния транспорт следва да бъдат установени специфични административни изисквания и изисквания за контрол с възползване в пълна степен от инструменти за контрол, като например цифровия тахограф.
- (14) Поради това Директива 2006/22/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2006/22/ЕО се изменя, както следва:

- (1) заглавието се заменя със следното:

¹⁷ COM(2016)128.

¹⁸ Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

¹⁹ 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).

„Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета“;

(2) член 1 се заменя със следното:

„Настоящата директива установява минималните условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014* и Директива 2002/15/ЕО**.

*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).

**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).“;

(3) член 2 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втората алинея се заменя със следното:

„Тези проверки включват ежегодно голяма и представителна извадка от мобилни работници, водачи на превозни средства, предприятия и превозни средства, попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014, както и мобилни работници и водачи на превозни средства, попадащи в обхвата на Директива 2002/15/ЕО.“;

б) в параграф 3 първата алинея се заменя със следното:

„Всяка държава членка организира проверки по такъв начин, че да се проверяват най-малко 3 % от изработените дни от водачите на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Информацията, представена на Комисията в съответствие с член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006, включва броя на водачите на превозни средства, проверени на пътя, броя на проверките в помещенията на предприятията, броя на проверените работни дни и броя и вида на докладваните нарушения, заедно с отметка дали са били превозвани хора или товари.“;

(4) в член 6 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Проверките в помещенията се планират в светлината на минал опит във връзка с различните видове транспорт и предприятия. Те се извършват също така, ако се установят сериозни нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 или Регламент (ЕС) № 165/2014, или Директива 2002/15/ЕО по пътищата.“;

(5) в член 7, параграф 1 се добавя следната буква г):

„г) да осигурява обмена на информация с другите държави членки по отношение на прилагането на националните разпоредби за транспониране на настоящата директива и на Директива 2002/15/ЕО.“;

(6) член 8 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква б) се заменя със следното:

„б) при мотивирано искане от държава членка в индивидуални случаи.“;

б) вмъква се следният параграф 1а:

„1а. Държавите членки представят информацията, поискана от други държави членки съгласно параграф 1, буква б) от настоящия член, в срок от 25 работни дни от получаването на искането в случаи, в които се изисква задълбочено проучване или проверки в помещенията на съответните предприятия. Държавите членки могат да договорят взаимно помежду си по-кратък срок. В спешни случаи или в случаи, в които е необходима само справка от регистри — например от система за класифициране на риска, исканата информация се представя в срок от три работни дни.

Когато запитаната държава членка счита, че искането не е достатъчно обосновано, тя информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни. Държавата членка, отправила искането, посочва допълнителни основания за него. Ако това не е възможно, искането може да бъде отхвърлено от държавата членка.

Когато е трудно или невъзможно да се изпълни искане за информация или да се извършат проверки, инспекции или разследвания, въпросната държава членка информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни, като посочва причините. Съответните държави членки обсъждат помежду си всяко възникнало затруднение, за да намерят решение.“;

(7) член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки въвеждат система за класифициране на риска за предприятията на базата на относителния брой и степента на сериозност на всички нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 или Регламент (ЕС) № 165/2014, или на националните разпоредби за транспониране на Директива 2002/15/ЕО, извършени от отделно предприятие.

Комисията установява чрез актове за изпълнение обща формула за изчисляване на степента на риска за предприятията, в която се отчитат броят, степента на сериозност и честотата на възникване на нарушения, както и резултатите от проверки, при които не е установено нарушение, и дали дадено предприятие за автомобилни превози използва интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014 на всички свои превозни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2 от настоящата директива.“;

б) в параграф 2 се заличава второто изречение;

в) добавят се следните параграфи 4 и 5:

„4. За да се улесни извършването на целенасочени пътни проверки, към момента на проверката всички компетентни контролни органи на съответната държава членка трябва да имат достъп до данните, съдържащи се в националните системи за класифициране на риска.

5. Държавите членки предоставят информацията, съдържаща се в националната система за класифициране на риска, на всички компетентни органи на други държави членки при поискване или чрез осигуряване на пряк достъп до нея в съответствие със сроковете, посочени в член 8.“;

(8) в член 11 параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. Комисията установява чрез актове за изпълнение общ подход за регистриране и контрол на периоди на друга работа, определена в член 4, буква д) от Регламент (ЕО) № 561/2006, и периоди от поне една седмица, през които водачът отсъства от превозното средство. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2.“;

(9) Приложение I се изменя, както следва:

а) в част А се добавя следната точка 6:

„6. седмичните работни времена, посочени в членове 4 и 5 от Директива 2002/15/ЕО.“;

б) в част Б се добавя следната точка 4:

„4. седмичните работни времена, почивките по време на работа и нощния труд, посочени в членове 4, 5 и 7 от Директива 2002/15/ЕО.“.

Член 2

1. С настоящия член се установяват специфични правила по отношение на някои аспекти от Директива 96/71/ЕО във връзка с командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и от Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета във връзка с административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи.

2. Държавите членки не прилагат член 3, параграф 1, първа алинея, букви б) и в) от Директива 96/71/ЕО към водачи в сектора на автомобилния транспорт, наети от предприятия, посочени в член 1, параграф 3, буква а) от въпросната директива, когато водачите извършват международни превози, определени в Регламент (ЕО) № 1072/2009 и Регламент (ЕО) № 1073/2009, и периодът на командироване на тяхната територия за извършването на тези превози е равен на 3 дни или по-малко през период от един календарен месец.

Когато периодът на командироване е по-дълъг от 3 дни, държавите членки прилагат член 3, параграф 1, първа алинея, букви б) и в) от Директива 96/71/ЕО за целия период на командироване на тяхната територия през периода от един календарен месец, посочен в първа алинея.

3. За целите на изчислението на периодите на командироване, посочени в параграф 2:

- а) по-къс от шест часа период на дневното работно време, прекаран на територията на приемаща държава членка, се счита за половин ден;
- б) шестчасов или по-дълъг период на дневното работно време, прекаран на територията на приемаща държава членка, се счита за пълен ден;
- в) почивките по време на работа и периодите на почивка, както и периодите на разположение, прекарани на територията на приемаща държава членка, се считат за период на работа;

4. Държавите членки могат да налагат единствено следните административни изисквания и мерки за контрол:
- a) задължение за автомобилния превозвач, установен в друга държава членка, да изпрати на националните компетентни органи най-късно при започването на командировката декларация върху електронен носител за командироването на един от официалните езици на приемащата държава членка или на английски език, съдържаща само следната информация:
 - i) самоличността на автомобилния превозвач;
 - ii) координатите за връзка с ръководител на транспортната дейност или с друго(и) лице(а) за контакт в държавата членка на установяване с оглед на връзка с компетентните органи на приемащата държава членка, в която се предоставят услугите, и за изпращане и получаване на документи или съобщения;
 - iii) планираните брой и самоличност на командированите работници;
 - iv) планираните продължителност, начална и крайна дата на командировката;
 - v) регистрационните номера на превозните средства, използвани при командировката;
 - vi) вида на транспортните услуги, т.е. превоз на товари, превоз на пътници, международен превоз, каботажен превоз;
 - б) задължение за водача да съхранява върху хартиен или електронен носител и предоставя при поискване по време на пътна проверка копие от декларацията за командироване и доказателство за транспортна операция, извършвана в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR) или доказателство, посочено в член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета.
 - в) задължение за водача да съхранява и предоставя при поискване по време на пътна проверка тахографските записи, и по-специално кодовете на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз;
 - г) задължение за водача да съхранява върху хартиен или електронен носител и да предоставя при поискване по време на пътна проверка копие от трудовия договор или от равностоен документ по смисъла на член 3 от Директива 91/533/ЕИО на Съвета²⁰, преведен на един от официалните езици на приемащата държава членка или на английски език;
 - д) задължение за водача да съхранява върху хартиен или електронен носител и предоставя при поискване по време на пътна проверка копие от фишовете за заплати за последните два месеца; по време на пътната проверка на водача се позволява да се свърже с главното управление, ръководителя на транспортната дейност или с друго лице или субект, което може да предостави това копие;
 - е) задължение за автомобилния превозвач да представи при поискване от приемащата държава членка в разумен срок, след изтичане на командировката,

²⁰ Директива 91/533/ЕИО на Съвета от 14 октомври 1991 г. относно задължението на работодателя да информира работниците или служителите за условията на трудовия договор или на трудовото правоотношение (ОВ L 288, 18.10.1991 г., стр. 32).

копия върху хартиен или електронен носител на документите, посочени в букви б), в) и д);

5. За целите на буква а) от параграф 4 автомобилният превозвач може да представи декларация за командироване, обхващаща период от максимум шест месеца.

Член 3

1. Комисията оценява изпълнението на настоящата директива, и по-специално въздействието на член 2, в срок от [3 години след датата на транспониране на настоящата директива] и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно нейното прилагане. Когато е целесъобразно, докладът на Комисията се придружава от законодателно предложение.
2. След посочения в параграф 1 доклад Комисията редовно оценява настоящата директива и представя резултатите от оценката на Европейския парламент и на Съвета.
3. Когато е целесъобразно, докладите, посочени в параграфи 1 и 2, се придружават от съответните предложения.

Член 4

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [...] [срокът за транспониране ще бъде възможно най-кратък и по правило няма да превишава две години] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за постигане на съответствие с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби от [...] г.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 5

Настоящата директива влиза в сила на ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 6

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател