ISSN 1830-365X

Официален вестник C 62 E

на Европейския съюз

Издание
на български език

Година 52

17 март 2009 г.

Информация и известия

Известие № | Съдържание | Страница

III *Подготвителни актове*

СЪВЕТ

2009/C 62 E/01 Обща позиция (ЕО) № 5/2009 от 9 януари 2009 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед на приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета [1] 1

2009/C 62 E/02 Обща позиция (ЕО) № 6/2009 от 9 януари 2009 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози (преработен) [1] 25

2009/C 62 E/03 Обща позиция (ЕО) № 7/2009 от 9 януари 2009 година, приета от Съвета в съответствие с процедурата, посочена в член 251 от Договора за създаване на Европейската общност, с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен) [1] 46

BG

[1] Текст от значение за ЕИП

III

(Подготвителни актове)

СЪВЕТ

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 5/2009

приета от Съвета на 9 януари 2009 година

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

(2009/C 62 E/01)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет [1],

като взеха предвид становището на Европейския надзорен орган по защита на данните [2],

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора [3],

като имат предвид, че:

(1) Завършването на вътрешния пазар на автомобилни превози в условия на лоялна конкуренция изисква еднообразно прилагане на общи правила за допускане до професията автомобилен превозвач на товари или на пътници („професия автомобилен превозвач“). Тези общи правила ще допринесат за повишаване на професионалната квалификация на автомобилните превозвачи, за рационализиране на пазара, за подобряване качеството на услугата, в интерес на автомобилните превозвачи, техните клиенти и икономиката като цяло, както и за по-голяма пътна безопасност. Те ще допринесат също така за реалното упражняване на правото на установяване на автомобилните превозвачи.

(2) Директива 96/26/ЕО на Съвета от 29 април 1996 г. относно допускане до професията на автомобилен превозвач на товари и автомобилен превозвач на пътници и взаимно признаване на дипломи, удостоверения и други официални документи за професионална квалификация, предназначени да улеснят упражняването на правото на свободно установяване на тези превозвачи за осъществяване на вътрешни и международни превози [4] определя минималните условия за допускане до професията автомобилен превозвач, както и взаимното признаване на документите, които се изискват за тази цел. Въпреки това опитът, оценката на въздействието и различни проучвания сочат, че тази директива се прилага непоследователно от държавите-членки. Тези различия имат редица отрицателни последици, и по-специално нарушаване на конкуренцията, непрозрачност на пазара и разлики при осъществяване на мониторинг, както и риск предприятия, чиито персонал е с по-ниска професионална квалификация, да проявяват небрежност или да спазват в по-малка степен правилата за пътна безопасност и социалните стандарти, което може да навреди на репутацията на отрасъла.

(3) Тези последици имат още по-голям отрицателен ефект, тъй като могат да нарушат доброто функциониране на вътрешния пазар на автомобилни превози поради факта, че пазарът на международни превози на товари и на някои каботажни превози е достъпен за предприятия от цялата Общност. Единственото условие, наложено на тези предприятия, е да притежават лиценз на Общността, който може да бъде получен, при условие че изпълняват изискванията за допускане до професията автомобилен превозвач, установени с Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработена) [5] и Регламент

---

[1] ОВ C 151, 17.6.2008 г., стр. 16.
[2] ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 1.
[3] Становище на Европейския парламент от 21 май 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 9 януари 2009 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувана в Официален вестник). Решение на Съвета от …

[4] ОВ L 124, 23.5.1996 г., стр. 1.
[5] ОВ L …

(ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози (преработена) ([1]).

(4) Поради това е целесъобразно да се модернизират съществуващите правила за допускане до професията автомобилен превозвач, за да се гарантира тяхното по-еднообразно и по-ефективно прилагане. Тъй като спазването на тези правила представлява основно условие за достъп до пазара на Общността, а приложимите инструменти на Общността в тази област са регламенти, най-подходящ инструмент за регулиране на допускането до професията автомобилен превозвач е регламентът.

(5) На държавите-членки следва да се позволи да адаптират условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач в най-отдалечените региони, посочени в член 299, параграф 2 от Договора, поради особените характеристики на и ограниченията в тези региони. Същевременно установените в тези региони предприятия, които спазват условията за упражняване на професията автомобилен превозвач единствено вследствие на такова адаптиране, не следва да получават лиценз за Общността. Адаптирането на условията за упражняване на професията автомобилен превозвач не следва да създава пречки за предприятията, които биха били допуснати до професията автомобилен превозвач и които отговарят на общите условия, установени в настоящия регламент, да извършват транспортна дейност в най-отдалечените региони.

(6) За да се осигури лоялна конкуренция, общите правила за упражняване на професията автомобилен превозвач следва да се прилагат възможно най-пълно за всички предприятия. Същевременно не е необходимо в приложното поле на настоящия регламент да се включат предприятията, които извършват единствено превози с много малко въздействие върху пазара на превози.

(7) Държавата-членка на установяване носи отговорност за провеждане на проверките за това дали предприятието спазва по всяко време условията, определени в настоящия регламент, за да бъдат компетентните органи на тази държава-членка в състояние при необходимост да вземат решение за спиране на действието или оттегляне на разрешенията, които позволяват на предприятието да осъществява дейност на пазара. Точното спазване на условията за допускане до професията автомобилен превозвач и надеждният мониторинг предполагат предприятията да бъдат трайно и действително установени.

(8) Физическите лица, които отговарят на изискванията за добра репутация и професионална компетентност, следва да бъдат ясно определени и посочени на компетентните органи. Тези лица („ръководители на транспортната дейност“), следва да са лицата, които ръководят действително и постоянно транспортната дейност на предприятия за автомобилни превози. Уместно е да се уточни при какви условия се счита, че дадено лице ръководи действително и постоянно транспортната дейност на дадено предприятие.

(9) Добрата репутация на ръководителя на транспортната дейност изисква той да не е осъждан за тежки престъпления и да не са му налагани санкции за сериозно нарушение, по-специално на правилата на Общността в областта на автомобилния транспорт. Присъда или санкции, наложени на ръководител на транспортната дейност или на предприятие за автомобилни превози в една или повече държави-членки за най-тежките нарушения на разпоредбите на Общността следва да водят до загуба на добрата репутация, при условие че компетентният орган установи, че преди неговото окончателно решение е надлежно проведена и документирана процедура по разследване, осигуряваща основни процесуални права, както и че са зачетени съответните права на обжалване.

(10) Необходимо е предприятията за автомобилни превози да имат минимална финансова стабилност, за да се гарантира нормалното започване на дейността им и доброто им управление. Банкова гаранция или застраховка за професионални рискове може да представлява лесен и финансово изгоден метод за доказване на финансовата стабилност на предприятията.

(11) Високото ниво на професионална квалификация следва да увеличи социално-икономическата ефективност на сектора на автомобилния транспорт. Поради това кандидатите за поста ръководител на транспортната дейност следва да притежават качествени професионални знания. За да се гарантира по-голяма еднородност на изпитите, както и да се насърчи постигането на високо качество на обучението, е целесъобразно да се предвиди държавите-членки да разрешават създаването на изпитните центрове и центровете за обучение според определени от тях критерии. Ръководителите на транспортната дейност, следва да притежават необходимите знания за управление както на вътрешни, така и на международни превози. Възможно е списъкът с учебните дисциплини, по които се изискват познания за получаване на удостоверение за професионална квалификация, както и редът и условията за организиране на изпити, да се изменят в хода на техническия прогрес, поради което следва да се предвиди възможност за тяхното актуализиране. Държавите-членки следва да имат възможност да освободят от изпити лица, които могат да представят доказателства за продължителен опит в ръководството на транспортна дейност.

(12) Лоялната конкуренция и автомобилните превози, при които се спазват изцяло правилата, изискват еднаква степен на мониторинг от страна на държавите-членки. Националните органи, които отговарят за мониторинга на предприятията и следят за валидността на разрешенията им, имат основна роля в това отношение и следва да се гарантира, че при необходимост тези органи вземат подходящи мерки, по-специално за спиране на действието или оттегляне на разрешения, или за обявяване на неспособността на ръководители на транспортната дейност, които системно проявяват небрежност или действат недобросъвестно.

(13) По-добре организирано административно сътрудничество между държавите-членки би подобрило ефективността на мониторинга на предприятията, осъществяващи дейността си в няколко държави-членки, и би намалило административните разходи. Електронните регистри на предприятията, свързани в рамките на Общността, които спазват правилата на Общността за защита на личните данни,

([1]) ОВ L …

улесняват това сътрудничество и намаляват разходите, свързани с проверки както на предприятията, така и на администрациите. В някои държави-членки вече съществуват национални регистри. Изградена е също и инфраструктура с оглед насърчаване на връзките между държавите-членки. Следователно по-системното използване на електронните регистри би могло да допринесе значително за намаляване на административните разходи за проверки и за подобряване на ефективността им.

(14) Някои данни в националните електронни регистри, свързани с нарушения и санкции, имат личен характер. Следователно държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки, за да гарантират спазването на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни ([1]), по-специално по отношение на мониторинга на обработката на лични данни от органите на публична власт, правото на съответните лица на получаване на информация, правото им на достъп и възражение. За целите на настоящия регламент изглежда необходимо подобни данни да се съхраняват за минимален срок от две години, за да се избегне установяването в други държави-членки на предприятия, които са лишени от права.

(15) Свързването на националните електронни регистри е от основно значение, за да се осигури бърз и ефикасен обмен на информация между държавите-членки и да се гарантира, че автомобилните превозвачи не са подведени от възможността да извършат или да поемат риска да извършат тежки нарушения в държава-членка, различна от тяхната държава-членка на установяване. Това свързване изисква съвместното определяне на точен формат на данните, които трябва да бъдат обменени, както и на техническите процедури за обмен на такива данни.

(16) За да се осигури ефективен обмен на информация между държавите-членки, следва да бъдат посочени национални звена за контакт и да бъдат уточнени някои общи процедури, свързани най-малко със сроковете и вида на информацията, която трябва да бъде предадена.

(17) За да се улесни свободното установяване, представянето на подходящи документи, издадени от компетентен орган на държавата-членка, в която е бил установен автомобилният превозвач, следва да се приема като достатъчно доказателство за добра репутация с оглед допускане до професията автомобилен превозвач в държавата-членка на установяване, при условие че може да се установи, че съответните лица не са били обявени за неспособни да упражняват тази професия в другите държави-членки.

(18) По отношение на професионалната компетентност, за да се улесни свободата на установяване, само един образец на удостоверение, издадено съгласно настоящия регламент, се приема за достатъчно доказателство в държавата-членка на установяване.

(19) На общностно равнище е необходимо по-строг мониторинг на прилагането на настоящия регламент. Това предполага предоставяне от Комисията на редовни съставени въз основа на националните регистри доклади за добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност на предприятията в сектора на автомобилния транспорт.

(20) Държавите-членки следва да предвидят санкции, приложими за нарушения на настоящия регламент. Тези санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

(21) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно осъвременяването на правилата за допускане до професията автомобилен превозвач, за да се осигури по-еднообразното и ефективно прилагане на тези правила в държавите-членки, не може да бъдат постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.

(22) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([2]).

(23) По-специално на Комисията следва да бъде представено правомощието за съставяне на списък с категориите, видовете и тежестта на нарушенията, които водят до загуба на добрата репутация на автомобилните превозвачи, за адаптиране към техническия прогрес на приложения I, II и III към настоящия регламент относно знанията, които да се вземат под внимание за признаване на професионалната компетентност от държавите-членки, и относно образеца на удостоверение за професионална компетентност, и за съставяне на списък с нарушенията, които, наред с определените в приложение IV към настоящия регламент, водят до загубата на добрата репутация. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент включително чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(24) Директива 96/26/ЕО следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и приложно поле

1. Настоящият регламент урежда допускането до и упражняването на професията автомобилен превозвач.

([1]) ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

([2]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

2. Настоящият регламент се прилага за всички предприятия, установени в Общността, които упражняват професията на автомобилни превозвачи. Той се прилага също за предприятия, които имат намерение да упражняват професията автомобилен превозвач. Позоваванията на предприятия, упражняващи професията автомобилен превозвач, се считат при необходимост за включващи и предприятия, възнамеряващи да упражняват такава професия.

3. По отношение на регионите, посочени в член 299, параграф 2 от Договора, съответните държави-членки могат да адаптират условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, при условие, че дейността се извършва изцяло в тези региони от установени в тях предприятия.

4. Чрез дерогация от параграф 2, освен ако в националното законодателство не е предвидено друго, настоящият регламент не се прилага за:

а) предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състав от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона. Въпреки това държавите-членки могат да снижат този праг за всички или за някои категории автомобилни превози;

б) предприятия, предоставящи изключително услуги за автомобилен превоз на пътници с нетърговска цел, или предприятията, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници.

в) предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач единствено с моторни превозни средства с максимална разрешена скорост до 40 km/h.

5. Държавите-членки могат да освободят от прилагането на всички или на някои разпоредби на настоящия регламент автомобилните превозвачи, осъществяващи изключително вътрешни превози, които имат само незначително влияние върху транспортния пазар поради:

а) естеството на превозваните товари; или

б) кратките разстояния при превозите.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

1) „професия автомобилен превозвач на товари“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие, превозващо товари за чужда сметка или срещу възнаграждение с моторни превозни средства или състав от превозни средства;

2) „професия автомобилен превозвач на пътници“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие посредством моторни превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че да са подходящи за превозване на повече от девет лица — включително водача — и предназначени за тази цел, услуги по пътнически превози за всички или за определени категории пътници срещу заплащане от страна на превозваното лице или от организатора на превоза;

3) „професия автомобилен превозвач“ означава професията автомобилен превозвач на пътници или професията автомобилен превозвач на товари;

4) „предприятие“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали със стопанска или нестопанска цел, или всяко сдружение или група лица без правосубектност, независимо дали със стопанска или нестопанска цел, или всяка официална структура, независимо дали има собствена правосубектност или е зависима от орган, който има такава правосубектност, извършващи превоз на пътници или всяко физическо или юридическо лице, извършващо превоз на товари със стопанска цел;

5) „ръководител на транспортната дейност“ означава физическо лице, нает от предприятие, или когато самото предприятие е физическо лице — същото лице или, когато това е предвидено — друго физическо лице, определено от това предприятие с договор, което ръководи действително и постоянно транспортната дейност на това предприятие;

6) „разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач“ означава административен акт, с който се разрешава на предприятие, отговарящо на условията, предвидени в настоящия регламент, да упражнява професията автомобилен превозвач;

7) „компетентен орган“ означава орган в държава-членка на национално, регионално или местно равнище, който, за целите на даването на разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач, проверява дали дадено предприятие отговаря на условията, предвидени в настоящия регламент, и който е упълномощен да даде, да спре действието на или да оттегли разрешението за упражняване на професията автомобилен превозвач;

8) „държава-членка на установяване“ означава държавата-членка, в която дадено предприятие е установено, независимо дали неговият ръководител на транспортната дейност е с произход от друга държава.

Член 3

Изисквания за упражняване на професията автомобилен превозвач

1. Предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач:

а) са действително и трайно установени в една от държавите-членки;

б) имат добра репутация;

в) имат необходимата финансова стабилност;

г) притежават необходимата професионална компетентност.

2. Държавите-членки могат да вземат решение за налагане на допълнителни изисквания, които са пропорционални и недискриминационни, и които предприятията трябва да изпълнят, за да упражняват професията автомобилен превозвач.

Член 4

Ръководител на транспортната дейност

1. Предприятие, което упражнява професията автомобилен превозвач, определя за ръководител на транспортната дейност най-малко едно физическо лице, което отговаря на изискванията, определени в член 3, параграф 1, букви б) и г) и което:

а) ръководи действително и постоянно транспортната дейност на предприятието;

б) има реална връзка с предприятието, например в качеството си на служител, директор, собственик, съдружник или акционер, или ръководи предприятието, или, ако предприятието е физическо лице — е същото това лице, и

в) пребивава в Общността.

2. Когато дадено предприятие не отговаря на предвиденото в член 3, параграф 1, буква г) изискване за професионална компетентност, компетентният орган може да му разреши да упражнява професията автомобилен превозвач без определен в съответствие с параграф 1 от настоящия член ръководител на транспортната дейност, при условие че:

а) предприятието определи физическо лице, пребиваващо в Общността и отговарящо на изискванията, предвидени в член 3, параграф 1, букви б) и г), което е оправомощено с договор да изпълнява функциите на ръководител на транспортната дейност от името на предприятието;

б) договорът, обвързващ предприятието с лицето, посочено в буква а), уточнява задачите, които това лице трябва да изпълнява действително и постоянно, и определя отговорностите му като ръководител на транспортната дейност. Задачите, които трябва да се уточнят, включват по-специално такива, които са свързани с поддръжка на превозните средства, проверка на договори и документи за превоз, водене на основно счетоводство, зачисляване на товарите на водачите и превозните средства и проверка на процедурите в областта на безопасността;

в) в качеството си на ръководител на транспортната дейност лицето, посочено в буква а), може да ръководи транспортната дейност на не повече от четири различни предприятия с общ автомобилен парк от максимум 50 превозни средства. Държавите-членки могат да решат да намалят броя на предприятията и/или размера на общия автомобилен парк, които могат да бъдат ръководени от това лице; и

г) посоченото в буква а) лице изпълнява уточнените задачи единствено в интерес на предприятието и упражнява отговорностите си независимо от другите предприятия, за които съответното предприятие извършва превози.

3. Държавите-членки могат да решат, че ръководителят на транспортната дейност, определен съгласно параграф 1, не може да бъде и определен в съответствие с параграф 2, или че може да бъде определен по отношение на ограничен брой предприятия или по отношение на автомобилен парк, който е по-малък от посочения в параграф 2, буква в).

4. Предприятието уведомява за това компетентния орган за определените ръководител или ръководители на транспортната дейност.

ГЛАВА II

УСЛОВИЯ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ СПАЗЕНИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИЗИСКВАНИЯТА, ПРЕДВИДЕНИ В ЧЛЕН 3

Член 5

Условия, свързани с изискването за установяване

За да спази изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква а), предприятието трябва, в съответната държава-членка:

а) да разполага с място на дейност, разположено в тази държава-членка, с помещения, в които при искане от компетентния орган може да бъде осигурен достъп до търговската документация, по-специално счетоводната му документация, документацията, свързана с управлението на персонала, документация за периодите на управление на превозното средство и почивка, както и всякакви други документи, които трябва да се предоставят на компетентния орган, при проверки за спазване на условията, предвидени в настоящия регламент. Държавите-членки могат да поставят изискване установените на тяхна територия предприятия да разполагат с тази документация в своите помещения по всяко време;

б) след получаване на разрешението, да разполага с едно или повече превозни средства, които са регистрирани или по друг начин са пуснати в движение в съответствие със законодателството на съответната държава-членка, независимо дали тези превозни средства са изцяло негова собственост или се ползват например съгласно договор за лизинг, наем или финансов лизинг;

в) да извършва действително и постоянно своята дейност с необходимото оборудване в експлоатационен център, разположен в съответната държава-членка.

Член 6

Условия, свързани с изискването за добра репутация

1. При спазване на параграф 2 от настоящия член, държавите-членки определят условията, които трябва да бъдат изпълнени от предприятията и ръководителите на транспортната дейност за да изпълнят изискването за добра репутация, предвидено в член 3, параграф 1, буква б).

При определянето дали дадено предприятие изпълнява това изискване държавите-членки вземат предвид начина на водене на дейност на предприятието, дейността на неговите ръководители на транспортната дейност и на всички други имащи отношение лица, определени от съответната държава-членка. Всяко позоваване в настоящия член на присъди, санкции или нарушения включва присъдите, санкциите или нарушенията на самото предприятие, неговите ръководители на транспортната дейност и всички други имащи отношение лица, определени от съответната държава-членка.

Условията, посочени в първа алинея, включват най-малко следните изисквания:

а) да няма сериозни основания за съмнение в добрата репутация на ръководителя на транспортната дейност или на предприятието за превози, като например присъда или санкции за тежко нарушение на действащите разпоредби на вътрешното право в областта на:

i) търговското право;

ii) несъстоятелността;

iii) условията на заплащане и труд в професията;

iv) движението по пътищата;

v) професионалната отговорност; както и

б) ръководителя на транспортната дейност или предприятието за превози не са били осъждани за тежко престъпление в една или повече държави-членки, нито са им налагани санкции в една или повече държави-членки за тежки нарушения на разпоредбите на общностното право, по-специално по отношение на:

i) периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите, работното време, както и монтирането и използването на уреди за регистриране на данни;

ii) максималната маса и размери на търговски превозни средства, използвани в международния трафик;

iii) първоначалната квалификация и продължаващото обучение на водачите;

iv) техническата изправност на търговските превозни средства и задължителните годишни технически прегледи на моторните превозни средства;

v) достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари, или, според случая, достъпа до пазара на автомобилни превози на пътници;

vi) безопасността при автомобилен превоз на опасни товари;

vii) инсталирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории превозни средства;

viii) свидетелството за управление;

ix) допускането до професията;

x) превоза на животни.

2. За целите на параграф 1, трета алинея, буква б):

а) когато ръководителя на транспортната дейност или предприятието за превози са били осъдени за тежко престъпление или са им били наложени санкции в една или повече държави-членки за някое от най-тежките нарушения на разпоредбите на Общността, изложени в приложение IV, компетентният орган на държавата-членка на установяване осъществява по подходящ начин и своевременно надлежно проведена административна процедура, което включва, ако е целесъобразно, проверка в помещенията на съответното предприятие.

Процедурата определя дали, поради конкретни обстоятелства, загубата на добра репутация би представлявала непропорционална мярка в дадения случай. Всяка подобна констатация е надлежно мотивирана и обоснована.

Ако компетентният орган констатира, че загубата на добра репутация би представлявала непропорционална мярка той може да реши добрата репутация да не се засяга. В такъв случай причините се вписват в националния регистър. Броят на тези решения се посочва в доклада по член 26, параграф 1.

Ако компетентният орган не констатира, че загубата на добра репутация би представлявала непропорционална мярка, присъдата или санкцията водят до загуба на добра репутация.

б) Комисията изготвя списък с категории, видове и степени на тежест на нарушенията на разпоредбите на Общността, които наред с предвидените в приложение IV могат да доведат до загуба на добра репутация. Държавите-членки вземат предвид информацията за тези нарушения, включително информацията, получена от други държави-членки, при определяне на приоритетите за проверки съгласно член 12, параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез допълването му и които са свързани с този списък, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 25, параграф 3.

За тази цел Комисията:

i) определя категориите и видовете нарушения, които се срещат най-често;

ii) определя степента на тежест на нарушенията в зависимост от вероятността те да предизвикат опасност от смъртни случаи или тежки наранявания; и

iii) предоставя честотата, над която повторните нарушения се квалифицират като по-тежки, като взема предвид броят на водачите, използвани за транспортната дейност, ръководени от ръководителя на транспортната дейност.

3. Изискването за добра репутация, предвидено в член 3, параграф 1, буква б), продължава да не бъде спазено, докато не влезе в сила мярка за възстановяването на права или не бъде предприета друга мярка с равностоен ефект в резултат на прилагане на съответните разпоредби на националното право.

Член 7

Условия, свързани с изискването за финансова стабилност

1. За да бъде изпълнено изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква в), дадено предприятие трябва да може по всяко време на счетоводната година да посреща своите финансови задължения. За целта предприятието доказва чрез годишните си счетоводни отчети, заверени от одитор или надлежно акредитирано лице, че всяка година разполага със собствен капитал, възлизащ най-малко на 9 000 EUR, когато се използва само едно превозно средство и на 5 000 EUR — за всяко следващо използвано превозно средство.

За целите на настоящия регламент равностойността на еврото в паричните единици на държавите-членки, които не участват в третия етап на Европейския паричен съюз, се определя на всеки пет години. Прилаганите обменни курсове са тези от първия работен ден на месец октомври, които са публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*. Те се прилагат от 1 януари на следващата календарна година.

Счетоводните позиции, посочени в първа алинея, са тези, които са определени в Четвърта директива 78/660/ЕИО на Съвета от 25 юли 1978 г., приета на основание член 54, параграф 3, буква ж) от Договора относно годишните счетоводни отчети на някои видове дружества ([1]).

2. Чрез дерогация от параграф 1 компетентният орган може да се съгласи или да изиска предприятието да докаже финансовата си стабилност чрез удостоверение като например застраховка за професионална отговорност от една или повече банки или други финансови институции, включително застрахователни дружества, които предоставят солидарно гаранция за предприятието по отношение на сумите, посочени в параграф 1, първа алинея. Държавите-членки могат да решат банковата гаранция да бъде предявена само със съгласието на компетентния орган, който е разрешил упражняването на професията автомобилен превозвач и да не може да бъде освобождавана без съгласието на този орган.

3. Годишните счетоводни отчети, посочени в параграф 1, и гаранцията, посочена в параграф 2, които подлежат на проверка, са тези на икономическата структура, установена на територията на държавата-членка, където е подадено заявлението за разрешение, а не на която и да е друга структура, установена в друга държава-членка.

Член 8

Условия, свързани с изискването за професионална компетентност

1. За да бъде изпълнено изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква г), съответното лице или лица трябва да притежават познания, които съответстват на нивото, предвидено в приложение I, част I по изброените в него учебни дисциплини. Тези познания се доказват посредством задължителен писмен изпит, който при решение на държавата-членка може да бъде допълнен от устен изпит. Тези изпити се организират в съответствие с приложение I, част II. За тази цел държавата-членка може да реши да въведе задължително обучение преди изпита.

2. Единствено органите или структурите, оправомощени надлежно за тази цел от държава-членка, в съответствие с критерии, които тя определя, могат да организират писмените и устни изпити, посочени в параграф 1, и да издават съответните удостоверения. Държавите-членки следят редовно за съответствието на условията, при които тези органи или структури организират изпитите, с приложение I.

3. Държавите-членки могат надлежно да оправомощят по критерии, определени от тях, органите, които да предложат на кандидатите качествено обучение за подготовка за изпитите, както и постоянно обучение за актуализиране на знанията на ръководителите на транспортната дейност, които изявяват желание за това.

4. Дадена държава-членка може да освобождава лицата, притежаващи квалификации, придобити след висше или техническо образование, от изпити по учебните дисциплини, обхванати от въпросните квалификации, издавани в същата държава-членка, които включват познания по всички учебни дисциплини, изброени в приложение I, и които са предназначени именно за тази цел. Освобождаването се прилага единствено за разделите на част I на приложение I, за които квалификацията обхваща всички учебни дисциплини, изброени след заглавието на всеки раздел на приложение I.

Дадена държава-членка може да освободи притежателите на удостоверения за професионална компетентност, валидни за национални транспортни операции в тази държава-членка, от определени части от изпита.

5. Като доказателство за професионална компетентност се представя удостоверение, издадено от органа или структурата, посочени в параграф 2. Това удостоверение не може да се прехвърля на друго лице. То се изготвя в съответствие със защитните елементи и образеца за удостоверение в приложения II и III и върху него се полага печатът на надлежно оправомощения орган или структура, който (която) го е издал(а).

6. Комисията адаптира приложения I, II и III към постиженията на техническия прогрес. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 25, параграф 3.

7. Комисията насърчава и улеснява непосредствения обмен на опит и информация между държавите-членки или обмена чрез орган, определен от нея, по въпросите на обучението, изпитите и разрешенията.

Член 9

Освобождаване от изпит

Държавите-членки могат да освободят от полагане на изпити, посочени в член 8, параграф 1, лица, които представят доказателство, че са управлявали по продължаващ начин предприятие за превоз на товари или предприятие за превоз на пътници в държава-членка през периода от 15 години преди … (*).

ГЛАВА III

ДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЯ И МОНИТОРИНГ

Член 10

Компетентни органи

1. Всяка държава-членка определя един или повече компетентни органи, за да гарантира правилното прилагане на настоящия регламент. Тези компетентни органи имат право:

а) да разглеждат подадените от предприятията заявления;

б) да дават разрешения за упражняване на професията автомобилен превозвач, както и да спират действието или да оттеглят такива разрешения;

в) да обявяват физическо лице за неспособно да ръководи транспортната дейност на дадено предприятие в качеството на ръководител на транспортната дейност;

г) да извършват необходимите проверки, за да установяват дали дадено предприятие отговаря на изискванията, предвидени в член 3.

([1]) ОВ L 222, 14.8.1978 г., стр. 11.

(*) Датата на влизане в сила на настоящия регламент.

2. Компетентните органи публикуват всички условия, които се изискват съгласно настоящия регламент, както и евентуални други национални разпоредби, процедурите, които трябва да се спазват от заинтересованите кандидати и съответните обяснения.

Член 11

Разглеждане и вписване на заявленията

1. Предприятие за превози, което отговаря на изискванията, предвидени в член 3, при подаване на заявление, получава разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач. Компетентният орган удостоверява, че предприятието, което подава заявление, отговаря на изискванията, предвидени в този член. Държавите-членки могат, в съответното национално законодателство, да посочат срока на валидност на разрешенията за упражняване на професията автомобилен превозвач.

Тази оценка на заявлението може да доведе до издаване на лиценз на Общността в съответствие с Регламенти (ЕО) № …/2009 и (ЕО) № …/2009. Държава-членка може да даде разрешение, различно от лиценза на Общността, за предприятия, които извършват превози само на територията на тази държава-членка.

2. Компетентният орган вписва в националния електронен регистър, посочен в член 16, данните за предприятията, на които дава разрешения и които са посочени в член 16, параграф 2, първа алинея, букви а)-г).

3. Срокът за разглеждане на заявление за разрешение от компетентен орган е възможно най-кратък и не надхвърля три месеца, считано от датата, на която компетентният орган е получил всички документи, необходими за разглеждане на заявлението. Компетентният орган може да удължи този срок с два месеца в надлежно обосновани случаи.

4. До 31 декември 2012 г. компетентният орган проверява, в случай на каквото и да е съмнение при оценката на добрата репутация на дадено предприятие, дали към момента на подаване на заявлението определеният(ите) ръководител(и) на транспортната дейност не е(са) обявен(и) в някоя от държавите-членки за неспособен(и) да ръководи(ят) транспортната дейност на предприятие съгласно член 14.

От 1 януари 2013 г., при оценката на добрата репутация на дадено предприятие, компетентният орган проверява, чрез достъп до данните, посочени в член 16, параграф 2, първа алинея, буква е), или чрез пряк защитèн достъп до съответната част от националните регистри или чрез искане, дали към момента на подаване на заявлението определеният(ите) ръководител(и) на транспортната дейност не е(са) обявен(и) в някоя от държавите-членки за неспособен(и) да ръководи(ят) транспортната дейност на предприятие съгласно член 14.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент и свързани с отлагане за не повече от три години на датите, посочени в настоящия параграф, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 25, параграф 3.

5. В срок от 28 дни или в по-кратък срок, който може да бъде определен от държавата-членка на установяване, предприятията, на които са дадени разрешения да упражняват професията автомобилен превозвач, уведомяват компетентния орган, дал това разрешение, за всички промени в данните, посочени в параграф 2.

Член 12

Проверки

1. Компетентните органи следят предприятията, на които са дали разрешения за упражняване на професията автомобилен превозвач, да отговарят постоянно на изискванията, предвидени в член 3. За тази цел държавите-членки извършват проверки, насочени към предприятията, за които се преценява, че представляват повишен риск. За тази цел държавите-членки разширяват системата за класифициране на риска, създадена от тях съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт ([1]), така че да бъдат обхванати всички нарушения, посочени в член 6 от настоящия регламент.

2. До 31 декември 2014 г. държавите-членки извършват проверки най-малко на всеки пет години, за да проверят дали предприятията все още отговарят на изискванията, предвидени в член 3.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент и свързани с отлагане на датата, посочена в първа алинея, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 25, параграф 3.

3. Държавите-членки извършват необходимите индивидуални проверки, за да установят дали дадено предприятие продължава да отговаря на условията за допускане до професията автомобилен превозвач, когато Комисията отправи искане за това в надлежно обосновани случаи. Те уведомяват Комисията за резултатите от проверките, както и за предприетите мерки, ако се установи, че предприятието вече не изпълнява изискванията, предвидени в настоящия регламент.

Член 13

Процедура за спиране действието или оттегляне на разрешения

1. Ако компетентният орган установи, че съществува опасност дадено предприятие да престане да изпълнява изискванията, предвидени в член 3, той уведомява предприятието за това. Когато компетентният орган установи, че едно или повече от тези изисквания вече не се спазват, той определя срок, през който предприятието да отстрани нарушенията си, в следните граници:

а) срок до шест месеца, който може да бъде удължен с шест месеца в случай на смърт или физическа неспособност на ръководителя на транспортната дейност — за наемане на заместник на ръководителя на транспортната дейност, когато ръководителят на транспортната дейност вече не отговаря на изискванията за добра репутация или професионална компетентност;

б) срок до шест месеца, когато предприятието трябва да отстрани нарушенията си, като докаже, че има действително и трайно място на дейност;

([1]) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

в) срок до шест месеца, когато не е спазено изискването за финансова стабилност, за да се докаже, че това изискване отново ще бъде спазено по траен начин.

2. Преди предприемането на мярка за възстановяване на правата, компетентният орган може да наложи на предприятията, чиито разрешения са спрени или оттеглени, да гарантират, че техните ръководители на транспортната дейност са преминали изпита, посочен в член 8, параграф 1.

3. Ако компетентният орган установи, че предприятието вече не отговаря на едно или повече от изискванията, предвидени в член 3, той спира или оттегля разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач, в рамките на сроковете, посочени в параграф 1 от настоящия член.

Член 14

Обявяване в неспособност на ръководител на транспортната дейност

1. Когато ръководител на транспортната дейност изгуби своята добра репутация в съответствие с член 6 компетентният орган обявява този ръководител на транспортната дейност за неспособен да ръководи транспортната дейност на предприятието.

2. Освен ако и докато не бъдат предприети мерки за възстановяване на правата съгласно съответните разпоредби на националното право, посоченото в член 8, параграф 5 удостоверение за професионална компетентност на ръководител на транспортната дейност, обявен за неспособен да ръководи транспортна дейност, става невалидно във всички други държави-членки.

Член 15

Актове на компетентните органи и обжалване

1. В актовете с неблагоприятни последици, взети от компетентните органи на държавите-членки съгласно настоящия регламент, включително за отказ по заявление за допускане до професията автомобилен превозвач, за спиране на действието или оттегляне на съществуващо разрешение, или за обявяване в неспособност на ръководител на транспортната дейност, се посочват мотивите за тях.

Тези актове отчитат наличната информация относно нарушенията, извършени от предприятието или от ръководителя на транспортната дейност, които могат да навредят на добрата репутация на предприятието, както и всяка друга информация, с която разполага компетентният орган. В тях се посочват мерките за възстановяване на правата, прилагани при спиране на действието на разрешение или обявяване в неспособност.

2. Държавите-членки предприемат стъпки за гарантиране, че съответните предприятия и лица разполагат с възможност за обжалване на актовете, посочени в параграф 1, пред най-малко един независим и безпристрастен орган или пред съд.

ГЛАВА IV

ОПРОСТЯВАНЕ И АДМИНИСТРАТИВНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Член 16

Национални електронни регистри

1. За целите на прилагането на настоящия регламент, по-специално членове 11-14 и член 26 от него, всяка държава-членка поддържа национален електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, които са получили разрешение от упълномощен от нея компетентен орган за упражняване на професията на автомобилен превозвач. Обработката на данните, които се съдържат в този регистър, се извършва под надзора на орган на публичната власт, определен за тази цел. Всички компетентни органи на въпросната държава-членка имат достъп до съответните данни, които се съдържат в националния електронен регистър.

До 1 юни 2009 г. Комисията издава насоки относно минималните изисквания по отношение на данните, които трябва да се вписват в националния електронен регистър от датата на неговото създаване с цел да се улесни бъдещото свързване на регистрите. Тя може да препоръча включване и на регистрационните номера на превозните средства в допълнение към данните, посочени в параграф 2.

2. Националните електронни регистри съдържа най-малко следните данни:

а) наименование и правна форма на предприятието;

б) адрес на мястото на дейност;

в) имена на ръководителите на транспортната дейност, определени като изпълняващи условията за добра репутация и професионална компетентност, или, когато е целесъобразно, името на законен представител;

г) вид на разрешението, брой на обхванатите от него превозни средства, и по целесъобразност, сериен номер на лицензa на Общността и на заверените копия от него;

д) брой, категория и вид тежки нарушения, посочени в член 6, параграф 1, буква б), които са довели до постановяването на присъда или налагане на санкция през последните две години;

е) имена на лица, които са обявени за неспособни да ръководят транспортната дейност на предприятие, докато не бъде възстановена добрата репутация на тези лица съгласно член 6, параграф 3, както и приложимите мерки за възстановяване на правата.

За целите на буква д) държавите-членки могат до 31 декември 2015 г. да решат да включат в националния електронен регистър само най-тежките нарушения, които са предвидени в приложение IV.

Държавите-членки могат да решат дали да съхраняват в отделни регистри данните, посочени в първа алинея, букви д) и е). В такъв случай, всички компетентни органи на въпросната държава-членка имат пряк достъп или достъп при поискване до съответните данни. Поисканата информация се предоставя в срок от 30 работни дни след получаване на искането.

Във всеки случай органи, различни от компетентните органи, имат достъп до данните, посочени в първа алинея, букви д) и е), само ако надлежно са им предоставени правомощия за надзор и налагане на наказания в сектора на автомобилните превози и ако служителите им са положили клетва или по друг начин са официално задължени да пазят тайна.

3. Данните за предприятие, чието разрешение е спряно или оттеглено, остават в националния електронен регистър най-малко две години, от преустановяването на спирането на действието или оттегляне на разрешението, след което незабавно се заличават.

Данните за лице, обявено за неспособно да упражнява професията автомобилен превозвач, остават в националния електронен регистър, докато добрата репутация на това лице не бъде възстановена съгласно член 6, параграф 3. Когато бъдат предприети мерки за възстановяване или други мерки с равностоен ефект данните незабавно се заличават.

В данните, посочени в първа и втора алинея, се посочват основанията за спирането на действието или оттеглянето на разрешения, или за обявяването в неспособност, в зависимост от случая, както и съответната продължителност на тези мерки.

4. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират актуализирането и точността на всички данни в националния електронен регистър, по-специално на данните, посочени в параграф 2,първа алинея, букви д) и е).

5. Без да се засягат параграфи 1 и 2, държавите-членки вземат всички необходими мерки за осигуряване на достъп до националните електронни регистри в Общността чрез национални звена за контакт, определени в член 18. В срок до 31 декември 2012 г. се осигурява достъп чрез национални звена за контакт, така че компетентен орган в която и да е държава-членка да може да извършва справки в националния електронен регистър на всяка държава-членка.

6. Общите правила относно прилагането на параграф 5, като формат на обменяните данни, технически процедури за електронна справка в националните електронни регистри на други държави-членки и насърчаване на оперативната съвместимост на тези регистри с други свързани бази данни, се приемат от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 25, параграф 2. Тези общи правила определят органа, който е отговорен за достъпа, по-нататъшното използване и актуализиране на данните след предоставяне на достъп до данните, и за тази цел включват правила относно регистрирането и проследяването на данните.

7. Мерките, предназначени за изменение на несъществени елементи от настоящия регламент и свързани с отлагане на посочения в параграфи 1 и 5 срок, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 25, параграф 3.

Член 17

Защита на личните данни

Във връзка с прилагането на Директива 95/46/ЕО държавите-членки гарантират по-специално, че:

а) всички лица се уведомяват, когато се регистрират свързани с тях данни или се предвижда те да бъдат предоставени на трети лица. В информацията се уточнява органът, отговарящ за обработката на данните, вида на обработваните данни и основанията за тези действия;

б) всички лица имат право на достъп до свързаните с тях данни, съхранявани от органа, отговарящ за обработката на тези данни. Това право може да бъде упражнявано без ограничение през разумни периоди от време и без прекомерно забавяне или разходи, за заявителя;

в) всички лица, чиито данни са непълни или неточни данни, имат право тези данни да бъдат поправени, заличени или блокирани;

г) всички лица имат право при наличие на първостепенно законно основание да възразят срещу обработката на данни, свързани с тях. В случай на обосновано възражение, обработката не може повече да включва тези данни.

Член 18

Административно сътрудничество между държавите-членки

1. Държавите-членки определят национално звено за контакт, което да отговаря за обмена на информация с останалите държави-членки във връзка с прилагането на настоящия регламент. Държавите-членки предават на Комисията наименованията и адресите на своите национални звена за контакт до … (*). Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите-членки.

2. Държавите-членки, които обменят информация в рамките на настоящия регламент, използват определените съгласно параграф 1 национални звена за контакт.

3. Държавите-членки, които обменят информация относно нарушенията, посочени в член 6, параграф 2, или относно обявени за неспособни ръководители на транспортната дейност, спазват процедурата и сроковете, посочени в член 13, параграф 1 от Регламент (ЕО) № …/2009, или, според случая, в член 23, параграф 1 от Регламент (ЕО) № …/2009. Държава-членка, която получава информация за сериозно нарушение, в резултат на което е постановена присъда или наложена санкция в друга държава-членка вписва това нарушение в своя национален електронен регистър.

ГЛАВА V

ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА УДОСТОВЕРЕНИЯ И ДРУГИ ДОКУМЕНТИ

Член 19

Удостоверения за добра репутация и равностойни документи

1. Без да се засяга член 11, параграф 4, за допускане до професията автомобилен превозвач държавата-членка на установяване приема като достатъчно доказателство за добра репутация представянето на свидетелство за съдимост или, при липса на такова, на равностоен документ, издаден от компетентен съдебен или административен орган в държавата-членка, в която ръководителят на транспортната дейност е пребивавал.

(*) Две години след влизането в сила на настоящия регламент.

2. Когато държава-членка налага на собствените си граждани определени условия за добра репутация, за които не може да бъде представено доказателство, че са изпълнени, чрез документа, посочен в параграф 1, тази държава-членка приема като достатъчно доказателство по отношение на граждани на други държави-членки представянето на удостоверение, издадено от компетентен съдебен или административен орган в държавата(ите)-членка(и), в които е пребивавал ръководителят на транспортната дейност, което удостоверява, че тези изисквания са спазени. Това удостоверение се отнася до конкретната информация, взета под внимание в държавата-членка на установяване.

3. Ако посоченият в параграф 1 документи или посоченото в параграф 2 удостоверение не са издадени от последната държавата(ите)-членка(и), в която е пребивавал ръководителят на транспортната дейност, те може да бъдат заменени с клетвена декларация или официална декларация, направена от ръководителя на транспортната дейност пред компетентен съдебен или административен орган или, когато е уместно, пред нотариус в държавата-членка, в която е пребивавал ръководителят на транспортната дейност. Този орган или нотариус издава удостоверение, което потвърждава истинността на клетвената декларация или на официалната декларация.

4. Посоченият в параграф 1 документ и посоченото в параграф 2 удостоверение не се приемат, ако се представят след повече от три месеца от датата им на издаване. Това условие се прилага и за декларациите, направени в съответствие с параграф 3.

Член 20

Удостоверения, свързани с финансовата стабилност

Когато държава-членка налага на собствените си граждани определени изисквания за финансова стабилност наред с предвидените в член 7, тази държава-членка приема като достатъчно доказателство по отношение на граждани на други държави-членки, представянето на удостоверение, издадено от компетентен орган в държавата(ите)-членка(и), в която е пребивавал ръководителят на транспортната дейност, което удостоверява, че тези изисквания са спазени. Това удостоверение се отнася до конкретни факти, които се вземат под внимание в новата държава-членка на установяване.

Член 21

Удостоверения за професионална компетентност

1. Държавите-членки признават като достатъчно доказателство за професионална компетентност удостоверението, което съответства на образеца в приложение III и които е издадено от орган или структура, надлежно оправомощени за тази цел.

2. Удостоверение, издадено преди … (*) като доказателство за професионална компетентност съгласно действащите към тази дата разпоредби, се счита за равностойно на удостоверението, което съответства на образеца в приложение II, и се признава като доказателство за професионална компетентност във всички държави-членки. Държавите-членки могат да изискват притежателите на удостоверения за професионална компетентност, валидни само за вътрешни превози, да се явят на изпитите, или части от изпитите, посочени в член 8, параграф 1.

(*) Датата на прилагане на настоящия регламент.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 22

Санкции

1. Държавите-членки установяват система от санкции за нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки съобщават тези разпоредби на Комисията до … (**) и ѝ съобщават незабавно всички последващи изменения, които ги засягат. Държавите-членки гарантират, че всички подобни мерки ще бъдат прилагани без дискриминация, основана на националността или мястото на установяване на предприятието.

2. Посочените в параграф 1 санкции включват по-специално спиране на действието на разрешението за упражняване на професията автомобилен превозвач, оттегляне на разрешението и обявяване в неспособност на ръководителя на транспортната дейност.

Член 23

Преходни разпоредби

Предприятия, които преди … (***) разполагат с разрешение за упражняване на професията автомобилен превозвач, спазват разпоредбите на настоящия регламент до … (**).

Член 24

Взаимопомощ

Компетентните органи на държавите-членки си сътрудничат тясно и си помагат взаимно при прилагането на настоящия регламент. Компетентните органи обменят информация за постановените присъди и наложени санкции за извършени тежки нарушения или друга конкретна информация, която може да окаже влияние върху упражняването на професията автомобилен превозвач, в съответствие с приложимите разпоредби за защита на личните данни.

Член 25

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт ([1]).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

(**) Две години след влизането в сила на настоящия регламент.
(***) Датата на влизане в сила на настоящия регламент.
([1]) ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

Член 26

Доклади

1. Държавите-членки изготвят на всеки две години доклад за дейността на компетентните органи и го представят на Комисията. Този доклад съдържа:

а) преглед на сектора по отношение на изискванията за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност;

б) брой на дадените разрешения по вид и по година, на разрешенията със спряно действие и на оттеглените разрешения, брой на обявяванията в неспособност, както и мотивите за тези решения;

в) брой на издадените всяка година удостоверения за професионална компетентност;

г) основни статистически данни относно националните електронни регистри и използването им от компетентните органи; както и

д) преглед на обмена на информация с останалите държави-членки, в който се включват по-специално годишният брой на установените нарушения, за които са били нотифицирани други държави-членки, получените отговори съгласно член 18, параграф 2, както и годишният брой на исканията и получените отговори съгласно член 18, параграф 3.

2. Въз основа на докладите, посочени в параграф 1, на всеки две години Комисията представя доклад относно упражняването на професията автомобилен превозвач пред Европейския парламент и Съвета. В този доклад се съдържа по-специално оценка на осъществяването на обмена на информация между държавите-членки и преглед на функционирането и данните, съдържащи се в националните електронни регистри. Докладът се публикува едновременно с доклада, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт ([1]).

Член 27

Списък на компетентните органи

До … (*) всяка държава-членка представя на Комисията списък на компетентните органи, които е определила за даване на разрешения за упражняване на професията автомобилен превозвач, както и списък на оправомощените органи или структури, които отговарят за организирането на изпитите, посочени в член 8, параграф 1, и за издаването на удостоверенията. Пълен списък на тези органи и структури за цялата Общност се публикува от Комисията в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 28

Съобщаване на национални мерки

Държавите-членки съобщават на Комисията текста на законовите, подзаконовите или административните разпоредби, които приемат в областта, уредена с настоящия регламент, не по-късно от 30 дни след датата на тяхното приемане и за първи път до … (*).

Член 29

Отмяна

Директива 96/26/ЕО се отменя.

Член 30

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага, считано от … (**).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент
Председател
…

За Съвета
Председател
…

([1]) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

(*) Датата на прилагане на настоящия регламент.
(**) Две години след влизането в сила на настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

I. **СПИСЪК С УЧЕБНИТЕ ДИСЦИПЛИНИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 8**

Знанията, които се вземат под внимание при официалното признаване на професионална компетентност от държавите-членки, трябва да покриват най-малко изброените по-долу учебни дисциплини за автомобилни превози съответно на товари и пътници. По тези учебни дисциплини кандидатите за автомобилни превозвачи на товари и пътници трябва да достигнат такова ниво на знания и практически умения, каквото е необходимо за управлението на предприятие за превози.

Минималното ниво на знания, посочено по-долу, не може да бъде по-ниско от ниво 3 в структурата на равнищата на подготовка, установена в приложението към Решение 85/368/ЕИО [1], а именно ниво на знания, придобити посредством задължително образование, което е допълнено или чрез професионално обучение и допълнително техническо обучение, или чрез средно образование или друго техническо обучение.

А. ГРАЖДАНСКО ПРАВО

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници

1) да познава основните видове договори, използвани в сектора на автомобилния транспорт, както и произтичащите от тях права и задължения;

2) да бъде в състояние да договаря юридически действителни договори за превоз, по-конкретно по отношение на условията за превоз;

във връзка с автомобилните превози на товари

3) да е в състояние да разгледа искане от страна на негов възложител относно обезщетения за загуба или повреждане на товари по време на превоз или при забавяне на доставката, както и да разбира отражението на такова искане върху договорната му отговорност;

4) да познава правилата и задълженията, произтичащи от Конвенцията за договора за международни автомобилни превози на товари (CMR);

във връзка с автомобилните превози на пътници

5) да е в състояние да разгледа искане от страна на негов възложител относно обезщетения за телесни повреди на пътници или повреждане на багажа им, причинени от произшествие при превоза, или относно обезщетения при закъснение, както и да разбира отражението на такова искане върху договорната му отговорност.

Б. ТЪРГОВСКО ПРАВО

Кандидатът трябва по-специално във връзка с автомобилните превози на товари и пътници

1) да познава условията и формалностите, предвидени за упражняване на търговска дейност, общите задължения на превозвачите (регистрация, търговски книги и т.н.), както и последиците от обявяване в несъстоятелност;

2) да има необходимите знания за различните видове търговски дружества, както и за правилата, които уреждат тяхното образуване и дейност.

В. СОЦИАЛНО ПРАВО

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници, да познава:

1) ролята и дейността на различните социални институции, които действат в сектора на автомобилния транспорт (синдикати, съвети на работниците, представители на работниците, инспектори по труда и т.н.);

2) задълженията на работодателите по отношение на социалната сигурност;

3) правилата, които уреждат договорите за работа на различните категории работници, заети в предприятия за автомобилни превози (форма на договорите, задължения на страните, условия на труд и работно време, платен отпуск, възнаграждение, неизпълнение на договора и т.н.);

4) приложимите правила по отношение на периодите за управление на превозното средство, периодите за почивка и работното време, и по-специално разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85, Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО [2] и Директива 2006/22/ЕО, както и практическите мерки за прилагането на тези разпоредби, и

5) приложимите правила относно първоначалната квалификация и продължаващото обучение на водачите, и по-специално тези, които произтичат от Директива 2003/59/ЕО [3].

---

[1] Решение 85/368/ЕИО на Съвета от 16 юли 1985 г. относно съответствието между професионалните квалификации на страните-членки на Европейските общности (ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 56).

[2] 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] Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

Г. ДАНЪЧНО ПРАВО

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници, да познава правилата, които уреждат:

1) данъка върху добавената стойност (ДДС) за транспортни услуги;

2) данъка върху моторните превозни средства;

3) данъците върху определени товарни превозни средства, пътните такси и потребителските такси за ползване на инфраструктура;

4) подоходното облагане.

Д. ТЪРГОВСКО И ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЕТО

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници:

1) да познава законодателството и практиките по отношение използването на чекове, менителници, записи на заповед, кредитни карти и други средства или методи на плащане;

2) да познава различните форми на кредитиране (банков кредит, документарен акредитив, гаранционен депозит, ипотека, лизинг, отдаване под наем, факторинг и т.н.), както и произтичащите от тях отговорности и задължения;

3) да знае какво е счетоводен баланс, как се изготвя и как се тълкува;

4) да може да чете и тълкува отчети за приходите и разходите;

5) да е в състояние да прави оценка на финансовото състояние и рентабилността на предприятието, по-специално въз основа на финансовите показатели;

6) да е в състояние да изготвя бюджет;

7) да познава елементите на разходите на предприятието (постоянни разходи, променливи разходи, оборотен капитал, амортизация и т.н.) и да е в състояние да изчислява разходите на превозно средство, на километър, на пътуване или на тон;

8) да е в състояние да изготвя организационна структура за персонала на предприятието като цяло, да организира работни планове и т.н.;

9) да познава принципите на маркетинга, рекламата и връзките с обществеността, включително в областта на транспортните услуги, търговските промоции, изготвянето на досиета за клиентите и т.н.;

10) да познава различните видове застраховки, свързани с автомобилния транспорт (застраховка за отговорност, застраховка злополука/застраховка живот, застраховка, различна от застраховката живот и застраховка на багаж), както и произтичащите от тях гаранции и задължения;

11) да познава приложенията за електронен пренос на данни в сектора на автомобилния транспорт;

във връзка с автомобилните превози на товари

12) да е в състояние да прилага правилата, които уреждат фактурирането на услугите за автомобилен превоз на товари, както и да познава значението и последиците от правилата Инкотермс;

13) да познава различните категории дружества, извършващи спомагателни дейности при превоз, тяхната роля, функции и, по целесъобразност, правно положение;

във връзка с автомобилните превози на пътници

14) да е в състояние да прилага правилата, които уреждат цените и ценообразуването в обществения и частния превоз на пътници;

15) да е в състояние да прилага правилата, които уреждат фактурирането на услугите за автомобилен превоз на пътници.

Е. ДОСТЪП ДО ПАЗАРА

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници, да познава:

Автомобилни превози на товари и пътници

1) приетите в рамките на сектора нормативни документи, които уреждат автомобилните превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, отдаването под наем на промишлени превозни средства, подизпълнението, и по-специално правилата, които уреждат официалната организация на професията, допускането до нея, разрешенията за автомобилни превози в рамките на Общността и извън нея, проверките и санкциите;

2) правилата за създаване на предприятие за автомобилни превози;

3) различните документи, необходими за предоставяне на автомобилни транспортни услуги, и да е в състояние да въвежда процедури за проверка, които да гарантират, че одобрените документи за всеки отделен превоз, и по-специално тези, които се отнасят до превозното средство, водача, товарите и багажа, се съхраняват както в превозното средство, така и в служебните помещения на предприятието;

във връзка с автомобилните превози на товари

4) правилата, свързани с организацията на пазара на автомобилни превози на товари, както и правилата за обработката на товари и логистиката;

5) формалностите при преминаване на граници, ролята и обхвата на Т-документите и карнетите ТИР, както и произтичащите от използването им задължения и отговорности;

във връзка с автомобилните превози на пътници

6) правилата, свързани с организацията на пазара на автомобилни превози на пътници;

7) правилата за въвеждане на услуги за автомобилен превоз на пътници и да е в състояние да разработва транспортни планове.

Ж. ТЕХНИЧЕСКИ СТАНДАРТИ И ТЕХНИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА ДЕЙНОСТТА

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници:

1) да познава правилата относно масата и размерите на превозните средства в държавите-членки, както и процедурите, които следва да се спазват в случай на извънгабаритни товари, които представляват изключение от тези норми;

2) да е в състояние да избира превозни средства и техните компоненти (шаси, двигател, предавателна система, спирачна система и т.н.) според нуждите на предприятието;

3) да познава формалностите, свързани с одобрението на типа, регистрацията и техническите прегледи на тези превозни средства;

4) да знае какви мерки трябва да бъдат предприети за намаляване на шума и за борба със замърсяването на въздуха от емисии на отработени газове от моторни превозни средства;

5) да е в състояние да съставя планове за периодична поддръжка на превозните средства и тяхното оборудване;

във връзка с автомобилните превози на товари

6) да познава различните видове съоръжения за товарене и обработка на товари (заден капак, контейнери, палети и т.н.) и да е в състояние да въвежда процедури и да дава инструкции за товарно-разтоварни операции (разпределение, стифиране, подреждане, укрепване, закрепване на товари и т.н.);

7) да познава различните техники на комбиниран автомобилен и железопътен превоз и комбиниран „ро-ро“ превоз;

8) да е в състояние да прилага процедури за спазване на правилата за превоз на опасни товари и отпадъци, по-конкретно произтичащите от Директива 94/55/ЕО ([1]), Директива 96/35/ЕО ([2]) и Регламент (ЕИО) № 259/93 ([3]);

9) да е в състояние да прилага процедури за спазване на правилата за превоз на лесноразваляеми хранителни продукти, по-конкретно произтичащите от Спогодбата за международните превози на лесноразваляеми хранителни продукти и за специалните транспортни средства, които трябва да се ползват при тези превози (ATP);

10) да е в състояние да прилага процедури за спазване на правилата за превоз на живи животни.

3. ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

Кандидатът трябва по-специално, във връзка с автомобилните превози на товари и пътници:

1) да познава изискванията за квалификация на водачите (свидетелство за управление, медицински свидетелства, свидетелства за годност и т.н.);

2) да е в състояние да предприема необходимите мерки, които да гарантират, че водачите спазват действащите правила, забрани и ограничения за движение в различните държави-членки (ограничения на скоростта, предимство, ограничения за спиране и паркиране, използване на светлини, пътна сигнализация и т.н.);

3) да е в състояние да разработва инструкции за водачите как да проверяват дали спазват изискванията за безопасност, свързани със състоянието на превозните средства, тяхното оборудване и товари, както и относно превантивните мерки, които трябва да се предприемат;

4) да е в състояние да установява процедури, които да се спазват в случай на произшествие, и да прилага подходящи процедури за предотвратяване на повторни произшествия или тежки нарушения на правилата за движение;

5) да е в състояние да прилага процедури за правилното укрепване на товарите и да познава съответните техники за това;

във връзка с автомобилния превози на пътници

6) да има основни познания за пътната мрежа в държавите-членки.

([1]) Директива 94/55/ЕО на Съвета от 3 юни 1996 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки по отношение на автомобилния превоз на опасни товари (ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 7).

([2]) Директива 96/35/ЕО на Съвета от 3 юни 1996 г. относно назначаването и професионалната квалификация на консултантите по безопасността на автомобилния, железопътния и вътрешния воден транспорт на опасни товари (ОВ L 145, 19.6.1996 г., стр. 10).

([3]) Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност (ОВ L 30, 6.2.1993 г., стр. 1).

II. **ОРГАНИЗАЦИЯ НА ИЗПИТА**

1. Държавите-членки организират задължителен писмен изпит, който могат да допълнят с незадължителен устен изпит, за да установят дали кандидатите за автомобилни превозвачи притежават необходимото ниво на знания по учебните дисциплини, изброени в част I, и по-специално дали са в състояние да използват инструменти и техники, свързани с тези дисциплини и да изпълняват предвидените задължения по ръководство и координация.

   а) Задължителният писмен изпит се състои от две части:

      i) писмени въпроси, съдържащи или въпроси с няколко посочени отговора (четири възможни отговора), или отворени въпроси, или съчетание от двете системи,

      ii) писмени упражнения/ситуационни задачи.

      Минималната продължителност на всяка част е два часа.

   б) Когато се организира устен изпит, държавите-членки могат да предвидят участието в него да става след успешно положен писмен изпит.

2. Когато държавите-членки организират и устен изпит, те трябва да определят точките за всяка една от трите части, което не може да бъде по-малко от 25 % и повече от 40 % от общия брой възможни точки.

   Когато държавите-членки организират само писмен изпит, те трябва да определят точките за всяка част, което не може да бъде по-малко от 40 % и по-голямо от 60 % от общия брой възможни точки.

3. За всички изпити кандидатите трябва да получат средно поне 60 % от общия брой възможни точки, като за всяка една част трябва да са получили поне 50 % от възможните точки. Държава-членка може да намали процента от 50 % на 40 % само за една от частите на изпита.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ЗАЩИТНИ ЕЛЕМЕНТИ НА УДОСТОВЕРЕНИЕТО ЗА ПРОФЕСИОНАЛНА КОМПЕТЕНТНОСТ

В удостоверението трябва да са включени най-малко два от следните защитни елементи:

— холограма;

— специални нишки в хартията, видими на ултравиолетова светлина;

— най-малко един ред с микропечат (който е видим само под лупа и не може да бъде възпроизведен от фотокопирни машини);

— осезаеми при допир букви, символи или мотиви;

— двойно номериране: сериен номер и номер на издаване;

— фон със защитни характеристики, включващ мотиви с плетеници (гийоши) от тънки линии и ирисов печат.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ОБРАЗЕЦ НА УДОСТОВЕРЕНИЕТО ЗА ПРОФЕСИОНАЛНА КОМПЕТЕНТНОСТ

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

(Цвят: бежов от палитрата Pantone — формат DIN A4, целулозна хартия с тегло 100 g/m² или повече)

(Текст на официалния(ите) език(ци) или на един от официалните езици на държавата-членка, която издава удостоверението)

Отличителен знак на съответната държава-членка (1) Наименование на оправомощения орган или структура (2)

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНА КОМПЕТЕНТНОСТ ЗА АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ НА ТОВАРИ [ПЪТНИЦИ (3)]

№ ...

С настоящото .....

Удостоверявам, че (4)

роден на ..... в .....

издържа успешно изпита (година: ……; сесия: ……..) (5), необходим за получаване на удостоверение за професионална компетентност за автомобилни превози на товари [пътници] (6), съгласно Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета от ... за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач.

Настоящото удостоверение представлява достатъчно доказателство за професионална компетентност съгласно член 21, параграф 1 от Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета.

Издадено в ....., на ..... (7)

———

(1) Отличителен знак на държавата: (B) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешка република, (DK) Дания, (D) Германия, (EST) Естония, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (IRL) Ирландия, (I) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Унгария, (M) Малта, (NL) Нидерландия, (A) Австрия, (PL) Полша, (P) Португалия, (RO) Румъния, (SLO) Словения, (SK) Словакия, (FIN) Финландия, (S) Швеция, (UK) Обединеното кралство.

(2) Предварително определен за целта орган или структура от всяка държава-членка на Европейската общност, които отговарят за издаване на настоящото удостоверение.

(3) Ненужното се зачертава.

(4) Фамилия и име; място и дата на раждане.

(5) Данни за изпита.

(6) Ненужното се зачертава.

(7) Печат и подпис на оправомощения орган или структура, които издават удостоверението.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

НАЙ-ТЕЖКИ НАРУШЕНИЯ ЗА ЦЕЛИТЕ НА ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФ 2, БУКВА а)

1. а) Превишаване с 25 % или повече на ограниченията, наложени за шест- или четиринадесет-дневните периоди на управление.

   б) По време на дневен период на управление, превишаване с 50 % или повече на максималното време за управление без прекъсване или без почивка от най-малко 4,5 последователни часа.

2. Липсва тахограф и/или устройство за ограничаване на скоростта или се използва подправено устройство, което може да изменя данните от уредите за регистриране и/или устройството за ограничаване на скоростта, или се подправят тахографските листове или данните, свалени от тахографа и/или картата на водача.

3. Управление без валидно удостоверение за техническа изправност, ако такъв документ се изисква съгласно общностното законодателство, и/или управление при много тежка неизправност, *inter alia*, на спирачната система, кормилната уредба, колелата/гумите, окачването или шасито, която би могла да доведе до такъв непосредствен риск за пътната безопасност, който води до решение за спиране от движение на превозното средство.

4. Превоз на опасни товари, забранени за превозване или превоз на такива товари в забранени или неодобрени контейнери или без да бъдат обозначени върху превозното средство като опасни товари, което застрашава човешки живот или околната среда до степен, която води до решение за спиране от движение на превозното средство.

5. Превоз на пътници или товари без валидно свидетелство за управление или превоз, осъществен от предприятие без валиден лиценз на Общността.

6. Управление с подправена или чужда карта на водач, или карта, която е била получена въз основа на неверни твърдения и/или подправени документи.

7. Превоз на товари при превишаване на максималната допустима маса в натоварено състояние с 20 % или повече за моторни превозни средства с допустима маса в натоварено състояние, която превишава 12 тона, и с 25 % или повече за моторни превозни средства с допустима маса в натоварено състояние, която не превишава 12 тона.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Комисията представи предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, на 25 май 2007 г. като едно от трите предложения от т.нар. пакет за автомобилния транспорт ([1]).

На 21 май 2008 г. Европейският парламент гласува становището си на първо четене.

На 9 януари 2009 г. Съветът прие общата си позиция в съответствие с член 251 от Договора.

В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет. Комитетът на регионите реши да не представя становище по трите предложения.

II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

1. Общи положения

След „Заключенията относно приноса на транспортния сектор към Лисабонската стратегия“ от пролетното заседание на Европейския съвет през 2007 г., Комисията реши да представи предложения за преразглеждане на съществуващата законодателна рамка относно достъпа до професията автомобилен превозвач и достъпа до пазара на международния автомобилен превоз на товари, както и до международния пазар на автобусни превози, *inter alia,* за да осигури, че административната тежест е подходяща и пропорционална. Като цяло тези три предложения се стремят да актуализират, заменят и обединят разпоредбите, на които се подчиняват автомобилните превозвачи и достъпът до пазарите на автомобилни превози.

Предложението за регламент за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, цели да установи еднакви и приложими разпоредби за достъпа до професията автомобилен превозвач. Освен това предложеният регламент ще допринесе за осъществяване на целите на Лисабонската стратегия, тъй като ще създаде условия за по-лоялна конкуренция в отрасъла и ще въведе по-голяма прозрачност по отношение на клиентите на автомобилни превози. В крайна сметка той ще допринесе за по-ефикасни и по-качествени транспортни услуги. Предвид първостепенната роля на автомобилните превози в системите за производство и разпространение на промишлеността, регламентът ще допринесе за увеличаване на конкурентоспособността на ЕС.

2. Ключови въпроси на политиката

i) *Предмет, обхват и определения*

Съветът до голяма степен се придържа към предложението на Комисията за изясняване и опростяване на законовите разпоредби. Съветът обаче уточнява, че настоящият регламент няма да се прилага за автомобилни превози на пътници, които са изключително с нетърговска цел или са безплатни, както и за предприятия, практикуващи професията автомобилен превозвач единствено чрез използване на моторни превозни средства, които не могат да надвишават 40 km/h. Последното изключване от обхвата на регламента беше предложено и от Европейския парламент. Освен това общата позиция предвижда държавите-членки да могат да освобождават от прилагането на настоящия регламент автомобилни превозвачи, занимаващи се единствено с национален превоз и имащи незначително въздействие върху транспортния пазар поради естеството на превозваните стоки или късите разстояния.

Европейският парламент до голяма степен се придържа към предложението на Комисията.

ii) *Ръководител на транспортната дейност*

В предложението на Комисията се уточняват отношенията, които лицето с необходимата професионална компетентност („ръководител на транспортна дейност“) трябва да има с предприятието, чиито транспортни дейности трябва да управлява. Това лице трябва да бъде нает от предприятието и да получава заплащане от него.

([1]) Останалите две законодателни предложения са:
— Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила за достъп до пазара на международен автомобилен превоз на товари (преработено)
— предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила за достъп до пазара на междуградските и градските автобусни превози (преработено).

Тъй като от това лице се очаква действително да управлява на постоянна основа транспортната дейност на предприятието, то носи отговорност за последиците от решенията си и следователно за нарушенията, извършени в рамките на дейностите, които управлява. Обхватът на тази отговорност е определен за целите на настоящия регламент, без да се засяга наказателната или финансовата отговорност според националното законодателство на всяка държава-членка. Възможността, която се дава на самостоятелни превозвачи да използват друг ръководител на транспортна дейност („външен“), за да придобият квалификация, е включена по-специално с цел да увеличи независимостта им спрямо по-големите превозвачи, които им поверяват товари, и по този начин ги защитава от практиката на прикрити трудови правоотношения.

Съветът се придържа като цяло към предложението на Комисията. В общата позиция обаче се изясняват разликите между „вътрешен“ и „външен“ ръководител на транспортната дейност, по-специално като се установяват различни изисквания за поста ръководител на транспортната дейност, например лицето да пребивава в Общността. Външният ръководител е независимо лице, което е назначено от предприятието и което управлява в качеството си на транспортен ръководител транспортните дейности, като управление на поддръжката на превозните средства, проверка на транспортните договори и документи, основно счетоводство, възлагане на товари или услуги на шофьорите и превозните средства, както и проверка на процедурите за безопасност. Външният ръководител има право да управлява до четири различни предприятия, извършващи транспортна дейност, с максимален общ парк от 50 превозни средства. В това отношение държавите-членки могат да решат да намалят броя на предприятията и/или броя на общия парк превозни средства. Освен това в общата позиция се предвижда държавите-членки да могат да забраняват или ограничават правото на вътрешен ръководител на транспортната дейност да работи и като външен ръководител на друго предприятие.

Европейският парламент също се придържа в значителна степен към предложението на Комисията. Той обаче подобно на Съвета изяснява действителната връзка между транспортното предприятие и (вътрешния) ръководител на транспортната дейност.По отношение на външния ръководител Европейският парламент предлага националният компетентен орган да решава какъв да бъде максималният брой превозни средства, които може да управлява ръководителят на транспортната дейност.

iii) *Условия, свързани с изискването за установяване*

В предложението на Комисията се определят общите правила за даване на разрешение за упражняване на професията ръководител на транспортната дейност единствено на предприятия, които са действително и устойчиво установени. Целта е всички предприятия да бъдат подложени на една и съща степен на надзор и да не се допуска някои от тях да избегнат надзора от органите на държавата-членка, в която са установени. Освен това според определението предприятията са действително и устойчиво установени, ако имат офис, регистрирани превозни средства и експлоатационен център.

Съветът се присъединява към предложението на Комисията с изключение на изискването за достатъчен брой места за паркиране с цел редовно използване от превозните средства на предприятието, което изискване беше заличено.

Европейският парламент се присъединява до голяма степен към подхода на Комисията.

iv) *Условия, свързани с изискването за добра репутация*

Предложението на Комисията съдържа списък с тежки нарушения на разпоредбите на Общността, които могат да доведат до загуба на добра репутация, дори ако са извършени в други държави-членки. В него също се посочва, че дребните нарушения, ако бъдат повторени определен брой пъти, могат да се смятат за тежки. В предложението се предоставят на Комисията изпълнителни правомощия за съставяне на общ списък с нарушения, който е предварително условие за осъществяване на организиран обмен на информация между държавите-членки, както и за определяне на общи прагове за отнемане на разрешенията.

Съветът се придържа в значителна степен към предложението на Комисията. Съветът обаче заличи текста за повтарянето на дребните нарушения и добави превоза на животни като едно от изискванията, които трябва да спазва ръководителят на транспортната дейност или предприятието. Освен това Съветът изясни процедурата при най-тежките нарушения, изложена в приложение III, по отношение на която Съветът заличи възможността да бъде изменена чрез процедурата на комитология. В това отношение в общата позиция се възлага на компетентните органи по тяхна преценка в случай на най-тежко нарушение да определят дали загубата на добра репутация би съставлявала несъразмерна ответна мярка в конкретен индивидуален случай.

Европейският парламент до голяма степен се присъединява към предложението на Комисията. Европейският парламент обаче подобно на Съвета заличи текста за повтарянето на дребните нарушения. Освен това Европейският парламент определя 1 януари 2010 г. за краен срок за Комисията да приеме списък с категории, видове и степени на тежест на нарушенията, които могат да доведат до загуба на добра репутация.

v) *Нови показатели за определяне на финансовата стабилност на дадено предприятие*

С предложението на Комисията се въвеждат по-точни показатели за определяне на финансовата стабилност на дадено предприятие. Предприятията или държавите-членки могат да избират между два варианта: краткотрайни активи и коефициент за бърза ликвидност (по смисъла на четвъртата директива за счетоводството) въз основа на годишните счетоводни отчети на предприятията, които спазват определени тавани, или удостоверяване на финансовата стабилност на предприятието чрез банкова гаранция. Предложените финансови показатели се използват често за финансов анализ при оценка на възможността на едно предприятие да изплати краткосрочните си задължения.

Съветът заличи посочването на коефициент за бърза ликвидност, но в замяна даде на превозвача възможност да докаже финансовата си стабилност чрез удостоверение, като застраховка професионална отговорност от една или повече банки или други финансови институции, включително застрахователни компании.

Европейският парламент също реши да заличи посочването на коефициент за бърза ликвидност и да разреши използването на застраховка като доказателство за финансовото положение на предприятието. Освен това Европейският парламент предложи доказването на капиталовите ресурси да става чрез заверен търговски баланс или отчет за данъчни цели. Лицата, кандидатстващи за първи път за упражняване на професията автомобилен превозвач, трябва да представят заверен встъпителен баланс. Накрая, Европейският парламент предложи курсът на валутите да бъде адаптиран всяка година вместо на всеки пет години.

vi) *Условия, свързани с изискването за професионална компетентност*

С предложението на Комисията се въвежда общ подход, съчетаващ обучението със задължителен изпит за проверка на професионалната компетентност, който се прилага за всички кандидати, включително за тези, които имат професионален опит и диплома. В него се предвижда също минимална система за акредитиране на изпитните центрове и центровете за обучение и се насърчава обменът на опит между държавите-членки в тази област. Накрая, премахва се възможността държавите-членки да разграничават степента на компетентност според това дали превозът е международен или не.

Съветът заличи разпоредбата за задължително обучение преди заемането на поста ръководител на транспортната дейност. Освен това в общата позиция на Съвета се предвижда всяка държава-членка да може да освобождава от определени части на изпита притежателите на определено висше образование или технически квалификации, издадени в тази държава-членка, както и притежателите на удостоверения за професионална компетентност, валидни за национални превози в тази държава-членка. Накрая, Съветът въведе възможността държавите-членки да освобождават от изпити лица, които са управлявали без прекъсване предприятие за превози на товари или предприятие за превоз на пътници в дадена държава-членка през последните 15 години.

Европейският парламент също реши да заличи разпоредбата за задължително обучение, но в замяна предостави на държавите-членки възможност да насърчават периодично обучение на ръководителите на транспортната дейност. Европейският парламент прие също, че държавите-членки могат да освобождават от изпит лица, които имат най-малко 10-годишен непрекъснат практически опит в транспортно предприятие на ръководен пост. За да се предотвратят злоупотребите, например под формата на „изпитен туризъм“, Европейският парламент предвижда дадено лице да може да се яви на изпит единствено в държавата-членка, в която пребивава. Освен това се предлага да има взаимна съвместимост на критериите за акредитиране на органите за обучение и изпитване на кандидатите за ръководители на транспортната дейност. Накрая, Европейският парламент въведе задължението ръководителите на транспортната дейност да преминават повторно обучение след петгодишно прекъсване на професионална дейност.

vii) *Разрешение и надзор*

В предложението на Комисията се предвижда засилване на ролята на органите, определени от държавите-членки да проверяват дали предприятията отговарят на условията, предвидени в регламента. С предложението се въвеждат общи принципи с цел осигуряване на повече прозрачност, сравнимост, и в крайна сметка надеждност на правилата за допускане до професията. Освен това в предложението се определят сроковете, които тези органи трябва да спазват при разглеждане на досиетата, както и сроковете, които могат да се отпуснат на дадено предприятие, за да поправи нередностите на положението си, преди да му бъдат наложени санкции. С предложението също се налага на компетентните органи задължението да предупреждават предприятията, изложени на риск да престанат да отговарят на условията в регламента. С предложението се въвежда постепенна скала от санкции — от частично отнемане на разрешение до лишаване от право на упражняване на професията автомобилен превозвач. По отношение на проверките в предложението се предвиждат целенасочени проверки, които държавите-членки ще извършват по-често от сегашните проверки на всеки пет години.

Като се присъединява по принцип към предложението на Комисията, Съветът реши да въведе някои разпоредби, за да организира по-добре ръководните принципи и да ги опрости. Държавите-членки могат да издават различни разрешения за предприятия, изпълняващи единствено национални транспортни услуги. Държавите-членки могат да съкратят срока, в рамките на който предприятието трябва да уведоми за промени в данните, използвани при заявка за разрешение. Освен това държавите-членки имат възможността да удължат срока за разглеждане на заявката за разрешение. До 31 декември 2012 г. компетентният орган проверява, ако възникне съмнение, дали ръководителят на транспортната дейност не е обявен в някоя от държавите-членки за неспособен да управлява транспортна дейност на предприятие, а от 1 януари 2013 г. компетентният орган извършва тази проверка чрез националните електронни регистри. В общата позиция също се приема подходът за адаптиране на периодичността на проверките на предприятията към техническия прогрес. Преди 2015 г. държавите-членки са задължени да извършват проверки най-малко на всеки пет години, докато от 2015 г. нататък проверките ще се извършват според система за класифициране на риска.

Европейският парламент също внесе няколко поправки в предложението на Комисията. От 1 януари 2012 г. компетентен орган проверява, ако възникне съмнение, дали ръководителят на транспортната дейност не е обявен в някоя от държавите-членки за неспособен да управлява транспортна дейност на предприятие. По отношение на периодичността на проверките Комисията може да променя петгодишния период за редовните проверки в съответствие с процедурата по регулиране с контрол. Освен това държавите-членки имат възможността да изискват ръководителите на транспортната дейност на предприятия, чиито разрешителни са били временно преустановени или отнети, да преминават през обучение и полагане на изпит. Накрая, в текста е изяснено, че срещу ръководител на транспортна дейност могат да се приложат санкции, само ако той е отговорен за съответните нарушения.

viii) *Национални електронни регистри*

В предложението на Комисията се изисква всяка държава-членка да въведе електронен регистър на транспортните предприятия, като до края на 2010 г. тези регистри следва да бъдат свързани помежду си в рамките на Общността. В него се предвижда също да бъдат определени национални точки за контакт с цел обмен на информация, както и да бъдат следвани определени процедури.

Съветът по принцип е съгласен с предложението на Комисията за създаване на национални електронни регистри. Въведени бяха обаче някои допълнителни разпоредби. До 1 юни 2009 г. Комисията трябва да издаде насоки относно структурата на регистъра. Държавите-членки трябва да създадат своите национални регистри 24 месеца след датата на влизане в сила на регламента, т.е. 20 дни след неговото публикуване. Националните регистри трябва да бъдат свързани помежду си до 31 декември 2012 г. Държавите-членки трябва да започнат да въвеждат тежките нарушения в националния регистър едва от 2016 г. нататък. Освен това всички постановени крайни срокове могат да бъдат изменени и (при необходимост) удължени чрез процедурата на комитология. Накрая, Комисията се приканва да преразгледа в доклада си функционирането и елементите на националните електронни регистри.

Европейският парламент предлага националният електронен регистър да има публичен раздел и раздел с ограничен достъп. Последният ще бъде достъпен единствено за компетентните органи, отговарящи на определени условия (т.е. със специфични правомощия в областта на пътния транспорт и служители, положили клетва). Парламентът предлага още да се създаде регистър на ръководителите на транспортна дейност. Докато парламентът иска в регистъра да бъдат вписвани регистрационните номера на превозните средства, действащи извън държавата-членка на установяване, в общата позиция на Съвета се предвижда, че през 2009 г. Комисията може да направи препоръка относно включването на регистрационните номера на превозните средства. Накрая, Европейският парламент предлага компетентният орган да бъде отговорен за актуализиране и поддържане на електронния регистър.

3. **Други въпроси на политиката**

Съветът реши да замени термина „санкция“ с „наказание“.

Съветът реши да заличи разпоредбите, отнасящи се за „предходните права“, т.е. за освобождаване на предприятията, които могат да предоставят доказателства, че са получили разрешение в държава-членка да практикуват професията на автомобилен превозвач на товари или автомобилен превозвач на пътници, от предоставяне на доказателства, че притежават необходимата професионална компетентност.

Съветът измени разпоредбите относно задълженията за докладване с оглед намаляване на административната тежест.

В общата позиция на Съвета се предвижда регламентът да започне да се прилага 24 месеца (вместо 18 месеца) след влизането му в сила.

Съветът реши да конкретизира приложение II, като добави поредица от осигурителни елементи, от които поне два трябва да бъдат включени в документите.

Съветът установи приложение III, съдържащо списък с най-тежките нарушения.

4. **Други изменения, приети от Европейския парламент**

Допълнителните изменения, които не са включени в общата позиция, се отнасят за:

— посочването на сигурни материални носители на данни като условие за установяването;

— задължение държавите-членки да уведомяват Комисията за това какви удостоверения признават за доказателства за професионална компетентност;

— посочването на архивирането на данни и защитата на данни като правила на Общността, чието незачитане може да постави под въпрос добрата репутация на ръководителя на транспортна дейност;

— посочването на забрана за прехвърляне на удостоверението за професионална компетентност на юридически лица;

— съкращаване на крайните срокове, в които дадено предприятие може да замени ръководителя на транспортна дейност;

— премахване на възможността за отлагане чрез процедурата по регулиране с контрол на свързването в мрежа на националните регистри;

— съкращаване на крайните срокове за дадено предприятие да докаже, че установяването му е ефективно и стабилно;

— искане за проучване относно възможното включване на такситата в обхвата на регламента;

— предложението регламентът да започне да се прилага от 1 юни 2009 г.

III. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

При установяване на общата си позиция Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. Във връзка с измененията, предложени от Европейския парламент, Съветът отбелязва, че значителен брой изменения — по дух, частично или изцяло — вече са включени в неговата обща позиция.

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 6/2009

приета от Съвета на 9 януари 2009 година

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози (преработен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/C 62 E/02)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([2]),

като имат предвид, че:

(1) В Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета от 16 март 1992 г. относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус ([3]) и Регламент (ЕО) № 12/98 на Съвета от 11 декември 1997 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват вътрешни автомобилни пътнически транспортни услуги в границите на държава-членка ([4]) трябва да бъдат внесени няколко съществени изменения. С оглед постигане на яснота и опростяване, посочените регламенти следва да бъдат преработени и обединени в един общ регламент.

(2) Създаването на обща транспортна политика включва, *inter alia*, установяването на общи правила, приложими към международния автомобилен превоз на пътници, както определянето на условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват вътрешни транспортни услуги в границите на държава-членка.

(3) За да се осигури съгласувана рамка за международния автобусен превоз на пътници в цялата Общност, настоящият регламент следва да се прилага за всички международни превози на територията на Общността. Превозът от държави-членки до трети държави все още се покрива в голяма степен от двустранни споразумения между държавите-членки и тези трети държави. Поради това настоящият регламент не следва да се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, където са качени или свалени пътниците, преди сключване на необходимите споразумения между Общността и съответните трети държави. Въпреки това, той следва да се прилага за територията на държави-членки на транзитно преминаване.

(4) Свободата на предоставяне на услуги представлява основен принцип на общата транспортна политика и изисква да бъде гарантиран достъп на превозвачите от всички държави-членки до международните транспортни пазари, без дискриминация, основана на тяхната националност или място на установяване.

(5) Международният превоз на пътници с автобус следва да бъде обвързан с условието за притежаване на лиценз на Общността. От превозвачите следва да се изисква във всяко тяхно превозно средство да има заверено копие от лиценза на Общността, с цел да се улесни ефективното извършване на проверки от правоприлагащите органи, особено извън държавата-членка, в която е установен превозвачът. Следва да се определят условията за издаване и отнемане на лицензи на Общността, сроковете на валидност и подробните правила за използването им. Необходимо е също така да се установят подробни спецификации относно формата и други характеристики на лиценза на Общността и заверените копия от него.

(6) Необходимо е да се предвиди гъвкав режим при определени условия за специализираните редовни превози и някои случайни превози с цел да се отговори на търсенето на пазара.

(7) Едновременно със запазването на разрешителния режим за някои редовни превози, някои правила следва да бъдат изменени, и по-конкретно по отношение на реда на издаване на разрешителните.

(8) В бъдеще разрешително за редовни превози следва да се издава след процедура по издаване на разрешително, освен ако не съществуват ясно посочени основания за отказ, дължащи се на заявителя. Основанието за отказ, свързано със съответния пазар, следва да бъде или обстоятелството, че превозът, за който е подадено заявление, ще засегне сериозно жизнеспособността на сходна услуга, извършвана съгласно един или повече договори за обществена услуга в съответните преки участъци, или че основното предназначение на услугата не е да превозва пътници между спирки, разположени в различни държави-членки.

([1]) ОВ C 10, 15.1.2008 г., стр. 44.
([2]) Становище на Европейския парламент от 5 юни 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 9 януари 2009 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувано в Официален вестник). Решение на Съвета от …
([3]) ОВ L 74, 20.3.1992 г., стр. 1.
([4]) ОВ L 4, 8.1.1998 г., стр. 4.

(9) На превозвачите, установени извън държава-членка, следва да бъде разрешено да извършват вътрешни автомобилни пътнически превози, като обаче се вземат предвид специфичните особености на всеки вид превоз. Когато се извършват такива каботажни превози, за тях следва да се прилага общностното законодателство като Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт ([1]) и националното законодателство, което е в сила за определени области в приемащата държава-членка.

(10) Разпоредбите на 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 ([2]) се прилагат за предприятията за превози, извършващи каботажни превози.

(11) Когато се касае за редовни превози, превозвачи, установени извън държава-членка следва да имат достъп единствено до редовни превози, извършвани като част от редовна международна услуга, което изключва услуги на градския и извънградския транспорт, при спазване на определени условия и по-специално на законодателството на приемащата държава-членка.

(12) Държавите-членки следва да си оказват взаимопомощ с оглед на правилното прилагане на настоящия регламент.

(13) Административните формалности трябва да бъдат максимално намалени, без да се премахват контролът и санкциите, които гарантират правилното прилагане и ефективното изпълнение на настоящия регламент. За тази цел съществуващите правила за отнемане на лицензи на Общността следва да бъдат по-ясни и по-строги. Настоящите правила следва да бъдат адаптирани, с цел да се позволи ефективно санкциониране на тежки нарушения, извършени в държава-членка, различна от държавата-членка на установяване. Санкциите следва да бъдат недискриминационни и пропорционални на тежестта на нарушенията. Наложените санкции следва да могат да бъдат обжалвани.

(14) Държавите-членки следва да вписват в своя национален електронен регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения, за които носят отговорност превозвачи и които са довели до налагане на санкция.

(15) За да се улесни и увеличи обменът на информация между националните органи, държавите-членки следва да обменят съответната информация чрез националните звена за контакт, създадени съгласно Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач ([3]).

(16) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([4]).

(17) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да установи формата на някои документи, които да бъдат използвани за прилагане на настоящия регламент, и да адаптира приложения I и II към настоящия регламент към техническия прогрес. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(18) Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки за прилагане на настоящия регламент, по-специално по отношение на налагането на ефективни, пропорционални и възпиращи санкции.

(19) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно осигуряването на последователна рамка за международните автобусни превози на пътници в рамките на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради своите мащаб и последиците, може да бъдат постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за международния автобусен превоз на пътници на територията на Общността, извършван за чужда сметка или срещу възнаграждение или за собствена сметка от превозвачи, установени в държава-членка в съответствие с нейното законодателство, използват регистрирани в тази държава-членка превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че са подходящи и предназначени за превозване на повече от девет души, включително водача, и за празните курсове на такива превозни средства във връзка с извършването на такива превози.

([1]) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.
([3]) ОВ L …
([4]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

Смяна на превозно средство или прекъсване на превоза, с цел част от пътуването да се извърши с друго превозно средство, не засягат прилагането на настоящия регламент.

2. При превоз от държава-членка до трета държава и обратно, настоящият регламент се прилага към частта от пътуването в рамките на територията на всяка държава-членка на транзитно преминаване. Той не се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, където са качени или свалени пътниците, докато не бъде сключено съответното споразумение между Общността и съответната трета държава.

3. До сключването на посочените в параграф 2 споразумения настоящият регламент не засяга разпоредбите, свързани с превоза от държава-членка до трета държава и обратно, които са включени в двустранни споразумения между държавите-членки и тези трети държави.

4. Настоящият регламент се прилага за вътрешните автомобилни превози на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно от превозвач, установен извън държавата-членка, както е предвидено в глава V.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „международен превоз“ означава:

   а) пътуване, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са в две различни държави-членки със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави;

   б) пътуване, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са в една и съща държава-членка, при което пътниците се качват или слизат в друга държава-членка или в трета държава;

   в) пътуване, което се извършва от превозно средство от държава-членка до трета държава или обратното, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави; или

   г) пътуване, което се извършва от превозно средство между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки.

2) „редовни превози“ означава услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути, като качването или слизането на пътници става на предварително определени места за спиране.

3) „специализирани редовни превози“ означава редовни превози, независимо от организатора им, по извършване на превоз на определени категории пътници, като се изключват всички останали пътници.

4) „случайни превози“ означава превози, които не попадат в определението за редовни превози, включително специализираните редовни превози, и чиято основна характеристика е превозът на групи пътници, образувани по инициатива на клиента или на самия превозвач.

5) „транспортни операции за собствена сметка“ означава операции, които се извършват с нетърговска или с нестопанска цел от физическо или юридическо лице, когато:

   — транспортната дейност представлява за това физическо или юридическо лице само допълнителна дейност; и

   — използваните превозни средства са собственост на това физическо или юридическо лице, или са получени от него на изплащане или са предмет на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от член на персонала на това физическо или юридическо лице или от самото физическо лице, или от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;

6) „приемаща държава-членка“ означава държава-членка, в която извършва дейност превозвачът и която е различна от неговата държава-членка на установяване;

7) „каботажни превози“ означава едно от следните:

   — вътрешен автомобилен превоз на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно от превозвач в приемаща държава-членка; или

   — качването и слизането на пътници на територията на една и съща държава-членка, в рамките на редовна международна услуга, при спазване на разпоредбите на настоящия регламент, при условие че това не е основното предназначение на тази услуга.

8) „тежко нарушение на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт“ означава нарушение, което може да доведе до загуба на добрата репутация, в съответствие с член 6, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № …/2009 и/или до временно или постоянно отнемане на лицензa на Общността.

Член 3

Свобода на предоставяне на услуги

1. Всеки превозвач, който извършва дейност за чужда сметка или срещу възнаграждение, посочен в член 1, има възможност съгласно настоящия регламент да извършва редовни превози, включително специализирани редовни превози, и случайни превози с автобус, без дискриминация, основана на неговата националност или място на установяване, ако той:

а) има право в държавата-членка на установяване да извършва превози като редовна услуга, включително и специализирани редовни превози или случайни превози с автобус, в съответствие с условията за достъп до пазара, предвидени в националното законодателство;

б) отговаря на определените в съответствие с правилата на Общността условия за достъп до професията автомобилен превозвач на пътници в областта на вътрешните и международните транспортни операции; и

в) изпълнява законовите изисквания относно стандартите за водачите и превозните средства, установени по-специално в Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността ([1]), Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик ([2]) и Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници ([3]).

2. На всеки превозвач, който извършва дейност за собствена сметка, посочен в член 1, се разрешава да извършва транспортни услуги по член 5, параграф 5 без дискриминация, основана на неговата националност или място на установяване, ако той:

а) е получил разрешително в държавата-членка на установяване да извършва превоз с автобус в съответствие с условията за достъп до пазара, предвидени в националното законодателство; и

б) отговаря на законовите изисквания относно стандартите за водачи и превозни средства, установени по-специално в Директиви 92/6/ЕИО, 96/53/ЕО и 2003/59/ЕО.

ГЛАВА II

ЛИЦЕНЗ НА ОБЩНОСТТА И ДОСТЪП ДО ПАЗАРА

Член 4

Лиценз на Общността

1. Международните автобусни превози на пътници се извършват при наличие на лиценз на Общността, издаден от компетентните органи на държавата-членка на установяване.

2. Компетентните органи на държавата-членка на установяване издават на притежателя оригинал на лиценза на Общността, който се съхранява от превозвача, заверени копия от него, чийто брой съответства на броя на превозните средства, използвани за международен превоз на пътници, с които притежателят на лиценза разполага, тъй като са изцяло негова собственост или се използват на друго основание — по-специално съгласно договор за покупко-продажба на изплащане, наем или лизинг.

Лицензът на Общността и заверените копия от него съответстват на образеца, даден в приложение II. Лицензът съдържа най-малко два от защитните елементи, изброени в приложение I.

Комисията адаптира приложения I и II към техническия прогрес. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

Лицензът на Общността и заверените копия от него има печат на издаващия орган, както и подпис и сериен номер. Серийните номера на лиценза на Общността и заверените копия от него се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, предвиден в член 16 от Регламент (ЕО) № …/2009, като част от данните за превозвача.

3. Лицензът на Общността се издава на името на превозвача и не може да бъде прехвърлян. Във всяко превозно средство на превозвача се съхранява заверено копие от лиценза, което се представя при поискване от оправомощен инспектор.

4. Лицензът на Общността се издава за срок до десет години, който може да бъде подновяван.

Лицензите на Общността и заверените копия от него, издадени преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, остават валидни до изтичане на срока им им.

5. При подаване на заявление за лиценз на Общността или при подновяване на лиценз на Общността в съответствие с параграф 4 от настоящия член, компетентните органи на държавата-членка на установяване проверяват дали превозвачът отговаря или продължава да отговаря на условията, предвидени в член 3, параграф 1.

6. В случай че условията по член 3, параграф 1 не са спазени, компетентните органи на държавата-членка на установяване отказват, чрез мотивирано решение, издаването или подновяването на лиценза на Общността или го отнемат с мотивирано решение.

7. Държавите-членки гарантират, че заявителят или притежателят на лиценз на Общността може да обжалва решението за отказ или отнемане на този лиценз от компетентните органи на държавата-членка на установяване.

8. Държавите-членки могат да решат лицензът на Общността да бъде валиден и за извършването на национални транспортни операции.

Член 5

Достъп до пазара

1. Редовните превози са достъпни за всички, при спазване на изискването за задължителна резервация, когато е уместно.

За тези превози се изисква разрешително в съответствие с разпоредбите в глава III.

За редовни превози от държава-членка до трета държава и обратно се изисква разрешително в съответствие с двустранното споразумение между държавата-членка и третата държава и, където е уместно, държавата-членка на транзитно преминаване, докато не бъде сключено съответното споразумение между Общността и съответната трета държава.

([1]) ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.
([2]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.
([3]) ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4.

Редовният характер на превоза не се засяга от адаптирането на условията за експлоатация на линиите.

Организирането на паралелни или временни превози, които обслужват същите клиенти, които се обслужват от съществуващите редовни превози, необслужването на определени спирки и обслужването на допълнителни спирки в рамките на съществуващите редовни превози се ръководят от същите правила като приложимите към съществуващите редовни превози.

2. Специализираните редовни превози включват:

а) превоз на работници между дома и работното място;

б) превоз на ученици и студенти от и до учебната институция.

Фактът, че специализираният т превоз се променя в зависимост от нуждите на потребителите, не се отразява върху определянето му като редовен превоз.

За специализираните редовни превози не се изисква разрешително в съответствие с глава III, когато са обхванати от договор, сключен между организатора и превозвача.

3. За случайните превози не се изисква разрешително в съответствие с глава III.

Въпреки това организирането на паралелни или временни превози, които са подобни на съществуващите редовни превози и обслужват същите клиенти като последните, е обусловено от получаването на разрешително съгласно процедурата, установена в глава III.

Случайните превози не престават да бъдат случайни превози единствено поради обстоятелството, че се извършват с определена честота.

Случайни превози могат да се извършват от група превозвачи, действащи за сметка на един и същи възложител, като пътниците могат да правят връзка по маршрута с друг превозвач от същата група на територията на държава-членка.

Комисията установява процедурите за съобщаване на компетентните органи в заинтересованите държави-членки на наименованията на такива превозвачи и местата за връзка по маршрута. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

4. Не се изисква разрешително и за празните курсове на превозните средства във връзка с транспортните операции, посочени в параграф 2, трета алинея и параграф 3, първа алинея.

5. Транспортните операции за собствена сметка се освободени от прилагането на разрешителен режим, но подлежат на режим на издаване на сертификати.

Сертификатите се издават от компетентните органи на държавата-членка, в която е регистрирано превозното средство, и важат за цялото пътуване, включително за транзита.

Комисията определя формата на сертификатите. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

ГЛАВА III

РЕДОВНИ ПРЕВОЗИ, ЗА КОИТО СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО

Член 6

Характер на разрешителното

1. Разрешителните се издават на името на превозвача и не могат да се прехвърлят. Въпреки това, превозвач, получил разрешително може, със съгласието на компетентния орган на държавата-членка, на чиято територия се намира мястото на отпътуване, по-долу наричан „разрешаващ орган“, да извършва превоза чрез подизпълнител. В този случай името на подизпълнителя и неговата роля се посочват в разрешителното. Подизпълнителят отговаря на условията, предвидени в член 3, параграф 1. За целите на настоящия параграф „място на отпътуване“ означава една от крайните спирки на линията.

В случая на сдружение на предприятия за експлоатация на редовна линия, разрешителното се издава за всички предприятия и в него се посочват наименованията на всички оператори. То се издава на предприятието, което управлява дейността, а на останалите предприятия се предоставят копия.

2. Максималният срок на валидност на разрешителното е пет години. По-малък срок може да се определя или по искане на заявителя, или по взаимно съгласие на компетентните органи на държавите-членки, на територията на които се качват или слизат пътници.

3. В разрешителните се посочва следното:

а) вид на превоза;

б) маршрут на превоза, и в частност, мястото на отпътуване и мястото на пристигане;

в) срок на валидност на разрешителното;

г) спирките и разписанията.

4. Комисията определя формата на разрешителните. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

5. Разрешителното дава право на своя притежател или притежатели да изпълняват редовни превози на територията на всички държави-членки, през които преминава маршрутът на линията.

6. Операторът, извършващ редовен превоз, може да използва допълнителни превозни средства, за да се справи временни или извънредни ситуации.

В този случай, превозвачът осигурява наличието на следните документи в превозното средство:

а) копие от разрешението за редовен превоз;

б) копие от договора, сключен между превозвача, извършващ редовен превоз, и предприятието, което предоставя допълнителните превозни средства, или равностоен документ;

в) заверено копие от лиценз на Общността, издаден на превозвача, който предоставя допълнителни превозни средства за целите на превоза.

Член 7

Подаване на заявление за разрешително

1. Заявленията за разрешително за редовни превози се подават до разрешаващия орган.

2. Комисията определя формата на заявленията. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

3. Заявителите представят всякакви допълнителни сведения, които сметнат за необходими или които са им поискани от разрешаващия орган, и по-специално разписанието за управление, позволяващо да се осъществява мониторинг върху спазването на правилата на Общността по отношение на периодите на управление на превозното средство и почивка, както и копие от лиценза на Общността.

Член 8

Процедура за издаване на разрешително

1. Разрешителното се издава със съгласието на органите от всички държави-членки, на чиито територии се качват или слизат пътници. Разрешаващият орган предоставя на тези органи, както и на компетентните органи на държавите-членки, през чиито територии се преминава без да се качват или да слизат пътници, едновременно със своята преценка и копие от заявлението, както и от всякакви други относими документи.

2. Компетентните органи на държавите-членки, чието съгласие е било поискано, уведомяват разрешаващия орган за своето решение в срок от два месеца. Този срок се изчислява от датата на получаване на искането за съгласие, която е посочена в разписката за получаване. Ако решението, получено от компетентните органи на държавите-членки, чието съгласие е било поискано, съдържа отказ, в него се посочват мотивите за това. Ако разрешаващият орган не получи отговор в срок от два месеца, се счита, че запитаните органи са дали своето съгласие и разрешаващият орган може да издаде разрешителното.

Органите на държавите-членки, през чиито територии се преминава, без да се качват или слизат пътници, могат, в рамките на срока, посочен в първа алинея, да уведомят разрешаващия орган за забележките си.

3. Разрешаващият орган взима решение в срок от четири месеца, считано от датата на подаване на заявлението от превозвача.

4. Разрешително не се издава, ако:

а) заявителят не е в състояние да извършва превоза, предмет на заявлението, с оборудване, с което непосредствено разполага;

б) заявителят е нарушил националните или международните разпоредби в областта на автомобилния транспорт, по-специално на условията и изискванията, отнасящи се до разрешителните за международни автомобилни пътнически превози, или е извършил тежки нарушения на законодателството на Общността в областта на автомобилния транспорт, особено по отношение на правилата, приложими за превозните средства и периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите;

в) в случай на заявление за подновяване на разрешително — не са спазени условията за издаване на разрешително;

г) дадена държава-членка реши, въз основа на подробен анализ, че съответният превоз ще засегне сериозно жизнеспособността на сходна услуга, обхваната от един или повече договори за обществени услуги съгласно общностното законодателство за съответните преки участъци. В тези случаи, държавите-членки, на недискриминационна основа, установява критерии, за да се определи дали превозът, за който е подадено заявление, би застрашил сериозно жизнеспособността на посочената по-горе сходна услуга, и съобщава тези критерии на Комисията при поискване от нейна страна;

д) дадена държава-членка реши въз основа на подробен анализ, че основното предназначение на услугата не е да превозва пътници между спирки, разположени в различни държави-членки.

В случаите, когато съществуваща международна автобусна услуга засяга сериозно жизнеспособността на сходна услуга, обхваната от един или повече договори за обществена услуга съгласно общностното законодателство за съответните преки участъци, държава-членка може, със съгласието на Комисията, да спре или да отнеме разрешителното за предоставяне международната автобусна услуга, след като даде шестмесечно предизвестие на превозвача.

Фактът, че превозвач предлага по-ниски цени от тези, предлагани от други автомобилни превозвачи, или че въпросната връзка вече се обслужва от други автомобилни превозвачи, не е сам по себе си основание за отказ на заявлението.

5. Разрешаващият орган, както и компетентните органи на всички държави-членки, участващи в процедурата по постигане на съгласието, предвидено в параграф 1, могат да отхвърлят заявленията единствено поради причини, предвидени в настоящия регламент.

6. След като приключи процедурата, предвидена в параграфи 1-5, разрешаващият орган издава разрешителното или официално отхвърля заявлението.

Решенията за отказ се обосновават. Държавите-членки осигуряват на предприятията за превози възможност да представят мнението си в случай на отказ.

Разрешаващият орган информира всички органи, посочени в параграф 1, за своето решение и им изпраща копие от разрешителното.

7. Ако процедурата по постигане на съгласието, посочено в параграф 1, не даде възможност на разрешаващия орган да вземе решение по заявлението, Комисията може да бъде сезирана в срок до два месеца, считано от датата на съобщаване на отрицателно решение от една или повече от държавите-членки, с които е проведена консултация съгласно параграф 1.

8. Комисията, след консултация със заинтересованите държави-членки, взима решение в срок до четири месеца от датата на получаване на съобщението от разрешаващия орган, което поражда действие тридесет дни след уведомяването на заинтересованите държави-членки.

9. Решението на Комисията се прилага до постигането на съгласие между заинтересованите държави-членки.

Член 9

Подновяване и изменение на разрешителното

Член 8 се прилага *mutatis mutandis* по отношение на заявления за подновяване на разрешителни или за изменение на условията, при които трябва да се извършват превозите, за които се изисква разрешително.

При незначителни промени в условията за извършване на дейността, и по-конкретно при коригиране на интервали, тарифи и разписания, е необходимо само разрешаващият орган да предостави свързаната с промяната информация на заинтересованите други държави-членки.

Заинтересованите държави-членки могат да постигнат съгласие разрешаващият орган сам да взема решения за промяна на условията за извършване на услугата.

Член 10

Прекратяване на действието на разрешително

1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ([1]), действието на разрешителното за редовен превоз се прекратява след изтичане на срока му на валидност или три месеца след като разрешаващият орган е получил от неговия притежател уведомление за намерението му да преустанови предоставянето на услугата. В уведомлението се посочват причините за това.

2. Ако вече няма търсене на услугата, предвиденият в параграф 1 срок за уведомление е един месец.

3. Разрешаващият орган информира компетентните органи на другите заинтересовани държави-членки за прекратяване на действието на разрешителното.

4. Притежателят на разрешителното информира потребителите на съответната услуга за нейното преустановяване един месец предварително чрез разгласяване с подходящи средства.

Член 11

Задължения на превозвачите

1. Освен в случаите на непреодолима сила, до изтичането на срока на разрешителното, операторът на редовен превоз взема всички мерки, за да осигури транспортна услуга, която съответства на стандартите за продължителност, редовност и капацитет и отговаря на условията, определени от компетентния орган в съответствие с член 6, параграф 3.

([1]) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

2. Превозвачът излага на видно място маршрута на превоза, автобусните спирки, разписанието, таксите и условията за превоз по начин, който гарантира лесен достъп на всички потребители до тази информация.

3. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007, заинтересованите държави-членки могат по общо съгласие и със съгласието на притежателя на разрешителното да променят условията, приложими за извършването на редовен превоз.

ГЛАВА IV

СЛУЧАЙНИ ПРЕВОЗИ И ДРУГИ ПРЕВОЗИ, ЗА КОИТО НЕ СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО

Член 12

Контролни документи

1. Случайните превози се извършват с пътен лист с изключение на превозите, посочени в член 5, параграф 3, втора алинея.

2. Превозвачите, извършващи случайни превози, следва да попълват пътния лист преди всяко пътуване.

3. Пътният лист съдържа най-малко следната информация:

а) вид на превоза;

б) основен маршрут;

в) съответен превозвач или превозвачи.

4. Пътните книжки с пътни листове се издават от компетентните органи на държавата-членка, в която е установен превозвача, или от определени от тях органи.

5. Комисията определя формата на пътните листове и на пътната книжка с пътни листове, както и начина на използването им. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

6. По отношение на специализираните редовни превози, посочени в член 5, параграф 2, трета алинея, договорът или заверено копие от него служат за контролен документ.

Член 13

Местни екскурзии

В рамките на международна случаен превоз, превозвачът може да извършва случайни превози (местни екскурзии) в държава-членка, различна от тази, в която е установен.

Тези превози са предназначени за пътници, които не пребивават и са били превозени преди от същия превозвач в рамките на някоя от посочените в първа алинея международни превози, и се извършват със същото превозно средство или с друго превозно средство на същия превозвач или група превозвачи.

ГЛАВА V

КАБОТАЖ

Член 14

Общ принцип

На всеки превозвач, който извършва автомобилни пътнически транспортни услуги за чужда сметка или срещу възнаграждение и който притежава лиценз на Общността, се разрешава съгласно условията, предвидени в настоящата глава, и без дискриминация, основана на националност или място на установяване, да извършва каботажните превози, посочени в член 15.

Член 15

Разрешени каботажни превози

Каботажни превози са разрешени за следните видове превози:

а) специализирани редовни превози, при условие че са включени с договор, сключен между организатора и превозвача;

б) случайни превози;

в) редовни превози, извършвани от превозвачи, установени извън държава-членка домакин, по време на редовна международна услуга в съответствие с настоящия регламент, с изключение на транспортните услуги, които задоволяват нуждите на градски център или агломерация, както и транспортните нужди между такива центрове или агломерации и околните райони. Каботажни превози не се извършват извън рамките на тази международна услуга.

Член 16

Правила, приложими за каботажните превози

1. Освен ако в законодателството на Общността не е предвидено друго, извършването на каботажните превози се подчинява на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са в сила в държавите-членки по отношение на следните области:

а) условия, уреждащи договора за превоз;

б) маса и размери на пътните превозни средства;

в) изисквания, свързани с превоза на определени категории пътници, а именно ученици, деца и хора с намалена подвижност;

г) периоди на управление на превозното средство и почивка;

д) данък върху добавената стойност (ДДС) върху транспортните услуги.

Масата и размерите, посочени в първата алинея, буква б), могат, ако е уместно, да превишават приложимите в държавата-членка по регистрация на превозвача, но при никакви обстоятелства не могат да превишават установените от приемащата държава-членка ограничения за националния трафик или техническите характеристики, вписани в доказателствата, предвидени в член 6, параграф 1 от Директива 96/53/ЕО.

2. Освен ако в законодателството на Общността не е предвидено друго, за каботажните превози, които са част от транспортните услуги, предвидени в член 15, буква в), се прилагат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са в сила в приемащата държава-членка относно разрешителни, тръжни процедури, обслужвани маршрути и редовността, продължителността и честотата на услугите, както и самите маршрути.

3. Техническите стандарти за конструкция и оборудване, на които превозните средства, използвани за извършване на каботажни превози, трябва да отговарят, са стандартите, определени за превозни средства, които се използват за извършване на международен транспорт.

4. Националните законови, подзаконови и административни разпоредби, посочени в параграфи 1 и 2, се прилагат спрямо превозвачи, установени извън държава-членка, при същите условия като тези, прилагани спрямо превозвачи, установени в приемащата държава-членка, за да може да се избегне всякакъв вид дискриминация, основана националност или място на установяване.

Член 17

Контролни документи за каботажни превози

1. Каботажни превози под формата на случайни превози се извършват с пътен лист, както е посочено в член 12, който се съхранява в самото превозно средство и се представя при поискване на оправомощен инспектор.

2. В пътния лист се вписва следната информация:

а) местата на отпътуване и пристигане при превоза;

б) датата на отпътуване и датата, на която превозът приключва.

3. Пътните листове се издават в заверени от компетентния орган или друг орган кочани в държавата-членка на установяване, както е посочено в член 12.

4. В случай на специализирани редовни превози договорът, за контролни документи служат сключен между превозвача и организатора на превоза или заверено копие от него.

Въпреки това се попълва пътен лист във вид на месечен отчет.

5. Използваните пътни листове се връщат на компетентния орган или друг орган в държавата-членка на установяване в съответствие с процедурите, определени от тези органи.

ГЛАВА VI

КОНТРОЛ И САНКЦИИ

Член 18

Билети за превоз

1. Превозвачите, извършващи редовни превози, с изключение на специализираните редовни превози, издават индивидуални или групови билети за превоз, в които са отбелязани:

а) местата на отпътуване и пристигане, а според случая — и обратното пътуване;

б) срокът на валидност на билета;

в) цената на превоза.

2. Предвиденият в параграф 1 билет за превоз се представя при поискване на оправомощен инспектор.

Член 19

Проверки на пътя и в предприятията

1. Разрешителното или контролният документ се съхраняват в превозното средство и се представят при поискване от оправомощен инспектор.

2. Превозвачите, които извършват международни автобусни превози на пътници, допускат проверки, чиято цел е да гарантират правилното извършване на дейностите, най-вече по отношение на периодите на управление на превозното средство и почивка. В контекста на прилагането на настоящия регламент, оправомощените инспектори имат право:

а) да проверяват книжките и други документи, свързани с дейността на предприятието за превози;

б) да правят копия или да вземат извлечения от книжките и документите в помещенията;

в) да имат достъп до всички помещения, обекти и превозни средства на предприятието за превози;

г) да изискват предоставянето на всякаква информация, съдържаща се в книжките, документите или базите данни.

Член 20

Взаимопомощ

Държавите-членки си съдействат при осигуряване на прилагането на настоящия регламент и съответния мониторинг. Те обменят информация чрез националните звена за контакт, създадени съгласно член 18 от Регламент (ЕО) № …/2009.

Член 21

Отнемане на лицензи на Общността и на разрешителни

1. Компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача отнемат лицензa на Общността, когато притежателят му:

а) престане да отговаря на условията, предвидени в член 3, параграф 1; или

б) е представил невярна информация относно данните, които са били необходими за издаването на лиценз на Общността.

2. Разрешаващият орган отнема разрешителното, когато притежателят е престанал да отговаря на условията, въз основа на които е издадено разрешителното съгласно настоящия регламент, и по-специално при искане от страна на държавата-членка, в която е установен превозвачът. Този орган незабавно уведомява компетентните органи на заинтересованата държава-членка.

Член 22

Санкциониране на нарушения от държава-членка на установяване

1. В случай на тежко нарушение на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, извършено или установено в която и да е държава-членка, по-специално що се отнася до правилата, приложими за превозните средства, периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите и предоставянето без разрешително на посочените в член 5, параграф 1, пета алинея паралелни или временни превози, компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача, който е извършил нарушението, предприемат подходящи действия във връзка с това, което може да доведе *inter alia* до налагането на следните административни санкции:

а) временно или постоянно отнемане на някои или на всички заверени копия от лиценза на Общността;

б) временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността.

Тези санкции могат да бъдат определени, след като бъде взето окончателно решение по въпроса, и вземат под внимание тежестта на нарушението, извършено от притежателя на лиценза на Общността, и общия брой заверени копия на лиценза, с които той разполага във връзка с международния трафик.

2. Компетентните органи на държавата-членка на установяване съобщават на компетентните органи на държавата-членка, в която са установени нарушенията, във възможно най-кратък срок и най-късно в срок от два месеца след вземане на окончателно решение от тяхна страна по въпроса дали и кои от санкциите, предвидени в параграф 1, да бъдат наложени.

Ако не са наложени такива санкции, компетентните органи на държавата-членка на установяване посочват мотивите за това.

3. Компетентните органи гарантират, че наложените на съответния превозвач санкции като цяло са пропорционални на нарушението или нарушенията, които са довели до налагането им, като вземат предвид всички санкции за такива нарушения, наложени в държавата-членка, в която е било установено нарушението.

4. Настоящият член не засяга възможността компетентните органи на държавите-членки на установяване на превозвача да започнат производство пред национален съд или друг правораздавателен орган. В случай, че бъде образувано производство въпросният компетентен орган уведомява за това компетентните органи на държавата-членка, в която са били извършени нарушенията.

5. Държавите-членки гарантират, че превозвачите имат правото да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член

Член 23

Санкциониране на нарушения от приемащата държава-членка

1. Когато на компетентните органи на държава-членка им стане известно тежко нарушение на настоящия регламент или на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, извършено от превозвач, установен извън държавата-членка, държавата-членка, на чиято територия е установено нарушението, във възможно най-кратък срок и най-късно в срок от два месеца след вземането на окончателно решение по въпроса предава на компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача следната информация:

а) описание на нарушението, както и датата и времето на извършването му;

б) категорията, вида и тежестта на нарушението; и

в) наложените санкции и изпълнените санкции.

Компетентните органи на приемащата държава-членка могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка на установяване да наложат административни санкции в съответствие с член 22.

2. Без да се засяга евентуално наказателно преследване, компетентните органи на приемащата държава-членка могат да налага санкции на превозвачи, установени извън държава-членка, извършили на нейна територия нарушения на настоящия регламент или на националното или общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт във връзка с каботажен превоз. Санкциите се налагат на недискриминационна основа и могат, *inter alia*, да включват предупреждение или, в случай на тежко нарушение, временна забрана за извършване на каботажни превози в рамките на територията на приемащата държава-членка, където е извършено нарушението.

3. Държавите-членки гарантират, че превозвачите имат право да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

Член 24

Вписване в националните електронни регистри

Държавите-членки гарантират, че тежките нарушения на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, за които носят отговорност превозвачи, установени на тяхна територия и довели до налагане на санкция от която и да е държава-членка, както и временното или постоянно отнемане на лиценза на Общността или на заверено копие от него се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози. Вписванията в регистъра, които се отнасят до временно или постоянно отнемане на лиценз на Общността, се съхраняват в базата данни най-малко две години, в случай на временно отнемане — от датата на изтичане на срока за отнемане, или, в случай на постоянно отнемане — от датата на отнемането.

ГЛАВА VII

ПРИЛАГАНЕ

Член 25

Споразумения между държавите-членки

1. Държавите-членки могат да сключват двустранни и многостранни споразумения за по-нататъшно либерализиране на услугите, които са предмет на настоящия регламент, в частност по отношение на разрешителния режим и на опростяването или премахването на контролните документи.

2. Държавите-членки информират Комисията за споразуменията, сключени съгласно параграф 1.

Член 26

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт ([1]).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и параграф 5, буква б), и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 27

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции за нарушенията на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да осигурят тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки съобщават на Комисията съответните разпоредби най-късно до … (*) и ѝ съобщават без забавяне всяко последващо изменение, което ги засяга.

([1]) ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

(*) Две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Държавите-членки гарантират, че всички такива мерки се вземат без дискриминация, основана на националността или мястото на установяване на превозвача.

Член 28

Доклади

1. На всеки две години държавите-членки съобщават на Комисията броя на разрешителните за редовни превози, издадени през предходната година, и общия брой разрешителни за редовни превози, валидни към края на отчетния период. Тази информация се предоставя отделно за всяка държава на местоназначение на редовния превоз. Държавите-членки съобщават на Комисията и данните за каботажните превози под формата на специализирани редовни превози и случайни превози, извършени от превозвачи, установени в тази държава-членка през отчетния период.

2. На всеки две години компетентните органи на приемащата държава-членка изпращат на Комисията статистика за броя на разрешителните, издадени за каботажни превози под формата на редовни превози, посочени в член 15, параграф 3.

3. Комисията определя формата на таблицата, която трябва да се използва за съобщаване на статистиката, посочена в параграф 2. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 26, параграф 2.

4. Най-късно до 31 януари на всяка година държавите-членки информират Комисията за броя на превозвачите, които към 31 декември на предходната година са били притежатели на лиценз на Общността, както и за броя заверени копия, съответстващи на превозните средства в движение към тази дата.

ГЛАВА VIII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 29

Отмяна

Регламенти (ЕИО) № 684/92 и (ЕО) № 12/98 се отменят.

Позоваванията на отменените регламенти се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието, дадена в приложение III.

Член 30

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от … (*).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент
Председател
…

За Съвета
Председател
…

(*) Две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЗАЩИТНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЛИЦЕНЗА НА ОБЩНОСТТА

Лицензът на Общността трябва да притежава най-малко два от следните защитни елементи:

— холограма;

— специални нишки в хартията, които стават видими на ултравиолетова (UV) светлина;

— най-малко един ред с микротекст (печатът е видим само под лупа и не може да бъде възпроизведен на фотокопирни машини);

— осезаеми при допир букви, символи или мотиви;

— двойно номериране — сериен номер и номер на издаване;

— фон със защитни характеристики, включващ мотиви с плетеници (гийоши) от тънки линии и ирисов печат.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОБРАЗЕЦ НА ЛИЦЕНЗА НА ОБЩНОСТТА

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

(a)

(Цвят: светлосин по цветовата палитра Pantone, формат DIN A4, целулозна хартия с плътност 100 g/m² или повече)

(Първа страница на лицензa)

(Текст на официалния(ите) език(ци) или един от официалните езици на държавата-членка, която издава лиценза)

Отличителен знак на държавата-членка ([1]), която издава лиценза	Наименование на компетентния орган

ЛИЦЕНЗ № ...

или

ЗАВЕРЕНО КОПИЕ №

за международен автобусен превоз на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение

На притежателя на настоящия лиценз ([2]) .....

.....

.....

се разрешава да извършва на територията на Общността международни автомобилни превози на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение, при условията, определени в Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач (преработен), и в съответствие с общите разпоредби на настоящия лиценз.

Забележки:	
.....	
Настоящият лиценз е валиден от	до .....
Издаден в	на .....
..... ([3])	

([1]) Отличителни знаци на държавите-членки: (B) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешка република, (DK) Дания, (D) Германия, (EST) Естония, (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (I) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Унгария, (MT) Малта, (NL) Нидерландия, (A) Австрия, (PL) Полша, (P) Португалия, (RO) Румъния, (SLO) Словения, (SK) Словакия, (FIN) Финландия, (S) Швеция, (UK) Обединено кралство.

([2]) Наименование или фирма и пълен адрес на превозвача.

([3]) Подпис и печат на компетентния орган, който е издал лиценза.

Общи разпоредби

1. Настоящият лиценз се издава съгласно Регламент (ЕО) № .../2009.

2. Настоящият лиценз се издава от компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача, който за чужда сметка или срещу възнаграждение:

   а) има разрешително да извършва в държавата на установяване автобусни превози под формата на редовни превози, включително и специализирани редовни превози или случайни превози;

   б) отговаря на определените в съответствие с правилата на Общността условия за достъп до професията автомобилен превозвач на пътници в областта на международните и вътрешните транспортни операции;

   в) изпълнява законовите изискванията по отношение на стандартите, приложими за водачите и превозните средства.

3. Настоящият лиценз дава право да се извършват, по всички транспортни връзки, за пътувания, извършвани на територията на Общността, международни автобусни превози на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение:

   а) чиито място на отпътуване и място на пристигане се намират в две различни държави-членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави;

   б) чиито място на отпътуване и място на пристигане са в една и съща държава-членка, при което пътниците се качват или слизат в друга държава-членка или в трета държава;

   в) от държава-членка към трета държава и обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави;

   г) между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки,

   както и празни курсове във връзка с транспортните операции съгласно условията, определени с Регламент (ЕО) № .../2009.

   В случай на транспортна операция от държава-членка до трета държава и обратно, Регламент (ЕО) № .../2009 се прилага за частта от пътуването на територията на държавите-членки на транзитно преминаване. Той не се прилага за частта от пътуването в рамките на територията на държавата-членка, на която се извършва качване или слизане на пътници, докато не бъде сключено съответното споразумение между Общността и съответната трета държава.

4. Настоящият лиценз е поименен и не може да бъде прехвърлян.

5. Настоящият лиценз може да бъде отнет от компетентния орган на държавата-членка, който го е издал, по-специално когато превозвачът:

   а) е престанал да отговаря на условията, предвидени в член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № .../2009;

   б) е представил невярна информация относно данните, които са били необходими за издаването или подновяването на лиценза;

   в) е извършил тежко нарушение или нарушения на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт в която е да е държава-членка , по-специално що се отнася до правилата, приложими за превозните средства, периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите и предоставянето без разрешително на предвидените в член 5, параграф 1, пета алинея от Регламент (ЕО) № .../2009 паралелни или временни превози. Компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача, който е извършил нарушението, могат, inter alia, да отнемат лиценза на Общността или да отнемат временно или постоянно някои или всички заверени копия на лиценза на Общността.

   Тези санкции се определят в зависимост от тежестта на извършеното от притежателя на лиценза на Общността нарушение и в зависимост от общия брой заверени копия, с които той разполага за своите международни транспортни услуги.

6. Оригиналът на лиценза се съхранява от превозвача. Заверено копие от лиценза трябва да се съхранява в превозното средство, извършващо международна транспортна операция.

7. Настоящият лиценз трябва да се представя при поискване от оправомощен инспектор.

8. Притежателят трябва да спазва на територията на всяка държава-членка действащите в тази държава законови, подзаконови и административни разпоредби, по-специално в областта на транспорта и движението.

9. „Редовни превози“ означава услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути, като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране, и които услуги са достъпни за всички, при спазване, когато е уместно, на изискването за задължителна резервация.

   Редовният характер на превоза не се засяга от адаптиране на условията за експлоатация на линията.

За редовните превози се изисква разрешително.

„Специализирани редовни превози“ означава редовни превози, независимо от организатора им, по извършване на превоз на определени категории пътници, като се изключват всички останали пътници пътници, с определена честота и по определен маршрут, като пътниците могат да се качват и да слизат на предварително определени места за спиране.

Специализираните редовни превози включват по-специално:

а) превоз на работници между дома и работното място;

б) превоз на ученици и студенти от и до учебната институция;

Фактът, че специализираният превоз може да се променя в зависимост от нуждите на потребителите, не се отразява върху определянето му като редовен превоз.

За специализираните редовни превози не се изисква разрешително, при условие че те са обхванати от договор, сключен между организатора и превозвача.

За организирането на паралелни или временни превози, които обслужват същите клиенти както съществуващи редовни превози, се изисква разрешително.

„Случайни превози“ означава превози, които не попадат в определението за редовни превози, включително специализираните редовни превози, и чиято основна характеристика е превозът на групи пътници, образувани по инициатива на клиента или на самия превозвач. Организирането на паралелни или временни превози, които са подобни на съществуващите редовни превози и обслужват същите клиенти като последните, е обусловено от получаването на разрешително съгласно процедурата, установена в глава III от Регламент (ЕО) № .../2009. Тези превози не престават да бъдат случайни превози единствено поради това, че се извършват с определена честота.

За случайните превози не се изисква разрешително.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Регламент (ЕИО) № 684/92	Регламент (ЕО) № 12/98	Настоящият регламент
Член 1		Член 1
Член 2, точка 1.1	Член 2, параграф 1	Член 2, точка 2, член 5, параграф 1
Член 2, точка 1.2	Член 2, параграф 2	Член 2, точка 3, член 5, параграф 2
Член 2, точка 1.3		Член 5, параграф 1, пета алинея
Член 2, точка 3.1	Член 2, параграф 3	Член 2, точка 4, член 5, параграф 3
Член 2, точка 3.3		Член 5, параграф 3
Член 2, точка 3.4		Член 5, параграф 3
Член 2, точка 4		Член 2, точка 5, член 5, параграф 5
—		Член 2, точки 5, 6, 7 и 8
Член 3		Член 3
Член 3а		Член 4
Член 4		Член 5
Член 5		Член 6
Член 6		Член 7
Член 7		Член 8
Член 8		Член 9
Член 9		Член 10
Член 10		Член 11
Член 11		Член 12
Член 12		Член 13
Член 13		Член 5, параграф 5
	Член 1	Член 14
	Член 2, параграф 4	
	Член 3	Член 15
	Член 4	Член 16
	Член 5	Член 4, параграф 3
	Член 6	Член 17
	Член 7	Член 28, параграф 3
	Член 8	Член 26
	Член 9	—

Регламент (ЕИО) № 684/92	Регламент (ЕО) № 12/98	Настоящият регламент
Член 14		Член 18
Член 15		Член 19
	Член 11, параграф 1	Член 20,
Член 16, параграф 1		Член 21, параграф 1
Член 16, параграф 2		Член 21, параграф 2
Член 16, параграф 3		Член 22, параграф 1
Член 16, параграф 4		Член 23, параграф 1
Член 16, параграф 5		Член 22, параграф 2
	Член 11, параграф 2	Член 23, параграф 2
	Член 11, параграф 3	Член 23, параграф 2
	Член 11, параграф 4	—
	Член 12	Член 22, параграф 5, член 23, параграф 3
	Член 13	—
Член 16a	Член 10	Член 26
Член 17		—
Член 18		Член 25
Член 19	Член 14	Член 27
Член 20		
Член 21		Член 29
Член 22	Член 15	Член 30
Приложение		Приложение II

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 25 май 2007 г. Комисията представи предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на автобусни превози, като едно от предложенията в т. нар. пакет за автомобилния транспорт ([1]).

На 5 юни 2008 г. Европейският парламент гласува становището си на първо четене.

На 9 януари 2009 г. Съветът прие общата си позиция в съответствие с член 251 от Договора.

В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет. Комитетът на регионите взе решение да не излиза със становище по трите предложения.

II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

1. Общи положения

Вследствие на „Заключенията относно приноса на транспортния сектор за прилагането на Лисабонската стратегия“ от пролетното заседание на Европейския съвет през 2007 г., Комисията реши да направи предложения за преразглеждане на съществуващата законодателна рамка за достъп до професията на автомобилен превозвач, за достъп до пазара на международен автомобилен превоз на товари, както и за достъп до международния пазар на автобусни превози, с цел, *inter alia*, да се осигури адекватна и пропорционална административна тежест. Като цяло тези нови предложения се стремят да осъвременят, заменят и обединят разпоредбите, които уреждат дейността на автомобилните превозвачи на стоки и пътници, както и достъпа до пазарите на автомобилен транспорт.

Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на автобусни превози заменя двата регламента, които се прилагат понастоящем ([2]). Основната цел е да се опрости процедурата за издаване на разрешителни за редовен международен превоз на пътници, за да се постигне по-добро хармонизиране и да се насърчи по-лоялна конкуренция на вътрешния пазар.

Договорената от Съвета от обща позиция установява съгласувана рамка за международен автобусен превоз на пътници в цялата Общност. Тя предвижда по-проста и по-бърза процедура за издаване на разрешителни за редовен международен превоз. Тя също опростява и стандартизира формата на лиценза на Общността и на заверените копия, за да се намалят административната тежест и забавянията, особено при крайпътни проверки. Освен това, общата позиция подобрява обмена на информация между държавите-членки, като въвежда национални служби за връзка, които следва да бъдат създадени съгласно регламента относно допускане до професията на автомобилен превозвач.

2. Ключови въпроси на политиката

i) *Поясняване на приложното поле, определенията и принципите*

Съветът се придържа до голяма степен към предложението на Комисията и общата му позиция предвижда регламентът да се прилага за целия международен превоз на територията на Общността, включително превоза от и до трети страни, и за вътрешния автомобилен превоз на пътници, извършван временно от предприятие, установено извън съответната държава-членка („каботаж“). Що се отнася до международния превоз, Съветът дава изчерпателно определение: за превози до трета страна и обратно се посочва, че докато няма споразумение между Общността и съответната трета страна, регламентът не се прилага към частта от пътуването на територията на държавата-членка, където са качени или свалени пътниците. Въпреки това регламентът се прилага към територията на държава-членка, през която се преминава транзит. С цел да се улесни ефективното извършване на проверки от правоприлагащите органи, особено извън територията на държавата-членка, в която е установен превозвачът, от превозвачите се изисква, при извършване на международни превози, да имат заверено копие от лиценза на Общността във всяко свое превозно средство.

([1]) Другите две законодателните предложения са следните:
— предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общи правила за достъп до пазара на международен автомобилен превоз на товари (преработен текст,
— предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията на автомобилен превозвач.

([2]) Регламенти (ЕИО) № 684/92 и (ЕО) № 12/98.

Европейският парламент реши да следва подхода на Комисията и не прие изменения по този въпрос.

ii) *Лиценз на Общността и заверени копия*

Предложението на Комисията предвижда издаването на лиценз на Общността за срок от пет години с възможност за подновяване. Освен това в предложението се съдържа задължение държавите-членки да вписват серийните номера на лиценза и заверените копия в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, предвиден в предложението за регламент относно допускане до професията на автомобилен превозвач.

В общата си позиция Съветът възприема по-гъвкав подход и по-дълъг срок на валидност на лиценза на Общността, при условие че посоченият по-горе регистър предоставя възможност да се установи незабавно статусът на транспортното предприятие. Поради тази причина общата позиция удължава срока на валидност на подновяемия лиценз на Общността до „не повече от 10 години“, въвежда процедурата по регулиране с контрол (комитология), с цел да се предвидят необходимите бъдещи технически изменения на срока на валидност на лиценза на Общността, и освен това изменя съответно разпоредбите относно проверката на условията за издаване и подновяване на лиценза.

За се избегне възможно фалшифициране на горепосочените документи, Съветът реши да измени приложение I, като добави към него някои характеристики за сигурност, от които най-малко две трябва да се съдържат в документите. Европейският парламент реши да следва подхода на Комисията и не прие изменения по този въпрос.

iii) *Процедура за издаване на разрешително за редовни международни превози*

Съветът се придържа до голяма степен към предложението на Комисията и общата позиция предвижда рационализирана и опростена процедура в сравнение с процедурата, установена в Регламент (ЕИО) № 684/92. Отсега нататък разрешително ще се издава, освен при следните два случая: услугата, за която се подава заявление, ще засегне сериозно възможността за осъществяване на сравнима услуга, предмет на един или повече договори за обществени услуги в съответните преки участъци съгласно общностното право, или когато основното предназначение на услугата не е да превозва пътници между спирки, разположени в различни държави-членки. Във връзка с това, в хода на процедурата за издаване на разрешителни за редовни международни превози държавите-членки трябва да прилагат недискриминационни критерии, когато оценяват осъществимостта на договор за обществена услуга. Съветът последва подхода на Комисията, съгласно който органите на държавите-членки, през които се преминава транзит, без да се качват или слизат пътници, просто ще бъдат уведомявани, след като съответната държава-членка даде съгласието си да разреши въпросния превоз. Въпреки това, Съветът определи краен срок от два месеца, в рамките на който Комисията трябва да вземе решение за издаване на разрешително, ако оторизиращият орган не е в състояние да вземе такова решение.

Европейският парламент, напротив, премахна възможността държава-членка да отнеме временно или постоянно разрешително, ако е засегната сериозно осъществимостта на договор за обществена услуга.

iv) *Каботаж*

По отношение на каботажа, Съветът се придържа до голяма степен към предложението на Комисията. В този смисъл правилата относно каботажа по същество остават непроменени. По-конкретно, Съветът одобри заличаването на разпоредбата на член 9 от Регламент (ЕО) № 12/98 относно предпазните мерки в случай на сериозно затруднение на националния пазар на транспортни услуги. След отварянето на националните пазари за каботаж тази разпоредба никога не е била използвана и следователно може да се смята за излишна. Що се отнася до каботажните операции в рамките на редовен международен превоз, Съветът въведе уточнението, че това означава „качване и слизане на пътници“ в същата държава-членка, в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, при условие че това не е основното предназначение на този превоз.

Освен това Съветът в съответствие с решението на Европейския парламент заличи в общата си позиция всички позовавания на разпоредбите за работно време във връзка с правилата, приложими към каботажните транспортни операции, поради липсата на хармонизирани общностни правила.

v) *Сътрудничество между държавите-членки*

Следвайки предложението на Комисията и с цел да улесни и подобри обмена на информация между националните органи, Съветът реши да включи в общата си позиция разпоредба, задължаваща държавите-членки да обменят информация чрез националните служби за връзка. Съветът се придържаше към предложението на Комисията и във връзка със задължението държавите-членки да вписват в своя национален регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения на общностното законодателство в областта на транспорта, довели до налагане на санкция. Освен това Съветът взе решение в националните регистри да се вписва всяко временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността или на заверените копия. Посочените по-горе вписвания се съхраняват в базата данни в продължение на две години.

Разпоредбите относно създаването на национални служби за връзка и относно националните регистри се съдържат също в проекта за регламент относно допускане до професията на автомобилен превозвач.

Европейският парламент реши да следва предложението на Комисията и не прие изменения по този въпрос.

vi) *Санкциониране на нарушения*

За да се хармонизират сега действащите системи за наблюдение и контрол, прилагани от държавите-членки, Комисията предлага да се увеличат правомощията и средствата на националните органи, които са упълномощени да издават и отнемат лиценз на Общността. Следователно, предложението съдържа задължение за компетентния орган на държавата-членка на установяване на предприятието да отправи предупреждение, когато предприятие извършва тежко нарушение или повтаря леки нарушения на законодателството в областта на автомобилния транспорт. Това задължение се прилага и за случаите, в които предприятието е извършило такова нарушение в друга държава-членка. Допълнителна разпоредба изяснява санкциите, които държавата-членка може да налага на предприятия, които са установени на нейна територия, по-конкретно временно или частично отнемане на заверени копия на лиценза на Общността, на самия лиценз на Общността или на атестациите за водач на моторно превозно средство.

Договорената от Съвета обща позиция следва до голяма степен подхода на Комисията по отношение на тежките нарушения. Въпреки това Съветът се обяви против изпращането на предупреждение и постигна съгласие да остави държавите-членки да решат какви действия да предприемат. Освен това Съветът реши въпросът за тежестта на повтарящите се леки нарушения да бъде оставен на преценката на държавите-членки. Общата позиция въвежда също задължението компетентният орган на държавата-членка на установяване на предприятието да уведоми компетентния орган на държавата-членка, в която е констатирано нарушението, относно това дали и кои от санкциите са били наложени. Уведомлението се изпраща най-късно в срок от два месеца след вземане на окончателно решение по въпроса.

Предложението на Комисията въвежда и нова процедура, която да се следва от държавата-членка, която констатира тежко нарушение, извършено от предприятие, което не е установено на нейна територия. В съответствие с тази процедура, държавата-членка разполага с един месец, за да съобщи информацията на държавата-членка на установяване на предприятието, която от своя страна може да наложи административни санкции. Съответната държава-членка на установяване на предприятието разполага с три месеца, за да уведоми другата държава-членка за последващите действия.

Общата позиция на Съвета запазва тази разпоредба, но предвижда уведомлението да се изпрати в срок от два месеца. Общата позиция на Съвета не предвижда задължение за държавата-членка на установяване на предприятието да предоставя информация относно последващите действия.

Европейският парламент също се обяви против включването на разпоредби относно по-леките многократни нарушения. Освен това Парламентът гласува в подкрепа на разпоредба, която дава възможност като евентуална санкция да бъдат налагани глоби.

3. **Други изменения, приети от Европейския парламент**

Допълнителните изменения, които не са включени в общата позиция, засягат следното:

— определянето на 1 януари 2009 г. като точна дата за прилагане на настоящия регламент;

— позоваването на директивата относно командироването на работници във връзка с приложимите към каботажа правила;

— възможността процедурата за издаване на разрешителни да не се прилага за редовните трансгранични превози, чиито маршрут не надвишава 50 km от границата;

— разширяването на обхвата на разрешението за местни екскурзии; както и

— повторното въвеждане на „правилото за 12 последователни дни“ в законодателството относно периодите на шофиране и на почивка а водачите.

III. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

При изготвянето на общата си позиция Съветът изцяло взе предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. По отношение на предложените от Европейския парламент изменения Съветът отбелязва, че значителен брой от измененията — по същество, изцяло или частично — вече са били включени в общата му позиция.

ОБЩА ПОЗИЦИЯ (ЕО) № 7/2009

приета от Съвета на 9 януари 2009 година

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/C 62 E/03)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([2]),

като имат предвид, че:

(1) В Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки ([3]), Регламент (ЕИО) № 3118/93 на Съвета от 25 октомври 1993 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да осъществяват вътрешен автомобилен превоз на товари в тази държава-членка ([4]) и Директива 2006/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за създаване на общи правила за някои видове превоз на стоки по шосе ([5]) трябва да бъдат направени няколко съществени изменения. С оглед постигане на яснота и опростяване, посочените нормативни актове следва да бъдат преработени и обединени в един общ регламент.

(2) Създаването на обща транспортна политика води до *inter alia* установяването на общи правила по отношение на достъпа до пазара на международния автомобилен превоз на товари на територията на Общността, както и определянето на условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава-членка. Тези правила трябва да бъдат установени по начин, който да допринася за доброто функциониране на вътрешния транспортен пазар.

(3) За да се осигури съгласувана рамка за международния автомобилен превоз на товари в цялата Общност, настоящият регламент следва да се прилага за всички международни превози на територията на Общността. Превозът от държави-членки до трети държави все още се покрива в голяма степен от двустранни споразумения между държавите-членки и тези трети държави. Поради това регламентът не следва да се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, където се извършва товаренето или разтоварването, преди сключване на необходимите споразумения между Общността и съответните трети държави. Въпреки това регламентът следва да се прилага за територията на държави-членки на транзитно преминаване.

(4) Създаването на обща транспортна политика означава премахването на всички ограничения спрямо лицето, което предоставя транспортни услуги, въз основа на неговото гражданство или факта, че е установено в държава-членка, различна от тази, в която ще се предоставят услугите.

(5) За да може това да бъде постигнато плавно и гъвкаво, следва да се предвиди преходен режим за каботаж до приключване хармонизирането на пазара на автомобилните превози на товари.

(6) Съгласно Директива 2006/94/ЕО, някои видове превоз са освободени от изискването за разрешителни на Общността и от всякакви други разрешителни за превоз. В рамките на предвидената в този регламент организация на пазара, по отношение на някои от тези видове превоз предвид на техните особености, следва да се запази система на освобождаване от лицензна на Общността или от всеки друг вид разрешителни за превоз.

(7) Съгласно Директива 2006/94/ЕО превозът на товари с превозни средства с максимално допустима маса в натоварено състояние между 3,5 и 6 тона е освободен от изискването за притежаване на лиценз на Общността. Въпреки това правилата на Общността в областта на автомобилните превози на товари и пътници по принцип се прилагат за превозни средства с максимално допустима маса в натоварено състояние от повече от 3,5 тона. Поради това разпоредбите на настоящия регламент следва да бъдат приведени в съответствие с общото приложно поле на общностните правила за автомобилни превози и следва да предвиждат единствено изключение за превозните средства с максимално допустима маса в натоварено състояние от 3,5 тона.

([1]) ОВ C 204, 9.8.2008 г., стр. 31.
([2]) Становище на Европейския парламент от 21 май 2008 г. (все още непубликувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 9 януари 2009 г. и Позиция на Европейския парламент от … (все още непубликувано в Официален вестник). Решение на Съвета от …
([3]) ОВ L 95, 9.4.1992 г., стр. 1.
([4]) ОВ L 279, 12.11.1993 г.,стр. 1.
([5]) ОВ L 374, 27.12.2006 г., стр. 5.

(8) Международният превоз на товари следва да бъде обусловен от притежаването на лиценз на Общността. От превозвачите следва да се изисква във всяко тяхно превозно средство да има заверено копие от лиценза на Общността, с цел да се улесни ефективното извършване на проверки от правоприлагащите органи, особено извън държавата-членка, в която е установен превозвачът. За тази цел е необходимо да се установят по-подробни спецификации относно формата и други характеристики на лиценза на Общността и заверените копия.

(9) Следва да се определят условията за издаване или отнемане на лицензи на Общността и видовете превоз, за които те се отнасят, сроковете на валидност и подробните правила за тяхното използване.

(10) Следва също така да се въведе атестация за водач, за да се даде възможност на държавите-членки да проверяват ефективно дали водачите от трети държави са законосъобразно наети на работа или на разположение на превозвача, който отговаря за съответната транспортна операция.

(11) На превозвачите на товари, притежатели на лиценз на Общността, предвиден в настоящия регламент, както и превозвачите с разрешение да извършват някои категории международни услуги за превоз на товари, следва да бъде разрешено да извършват временно вътрешни транспортни услуги в държава-членка, без да имат седалище или да са установени по друг начин в нея. Когато се извършват такива каботажни превози, за тях следва да са прилага общностното законодателство като Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт ([1]) и националното законодателство, което е в сила за определени области в приемащата държава-членка.

(12) Следва да се приемат разпоредби, които позволяват намеса в засегнатия пазар на превози в случай на сериозни смущения. За целта е необходимо да се въведе подходяща процедура за вземане на решение и за събиране на необходимите статистически данни.

(13) Без да се засягат разпоредбите в Договора относно правото на установяване, каботажните превози представляват предоставяне на услуги от превозвачи в рамките на държава-членка, в която не са установени, и не следва да бъдат забранени, при условие че не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в същата държава-членка. За да се улесни изпълнението на това изискване, следва да се ограничи честотата на каботажните превози и срокът, в продължение на който могат да се извършват. В миналото е предоставяно временно разрешение за такива вътрешни транспортни услуги. На практика е трудно да се установи със сигурност кои услуги са разрешени. Следователно са необходими ясни правила, които са лесно изпълними.

([1]) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

(14) Разпоредбите на 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 ([2]) се прилагат за предприятията за превози, извършващи каботажни превози.

(15) С цел упражняването на ефикасен контрол по отношение на каботажните превози, правоприлагащите органи на приемащите държави-членки следва да имат най-малко достъп до данните от товарителниците или от контролните уреди в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт ([3]).

(16) Държавите-членки следва да си оказват взаимопомощ с оглед на правилното прилагане на настоящия регламент.

(17) Административните формалности следва да бъдат максимално намалени, без да се премахват контролът и санкциите, които гарантират правилното прилагане и ефективното изпълнение на настоящия регламент. За тази цел съществуващите правила за отнемане на лиценза на Общността следва да бъдат по-ясни и по-строги. Настоящите правила следва да се адаптират, с цел да се позволи ефективно санкциониране на тежки нарушения, извършени в държава-членка, различна от приемащата държавата-членка. Санкциите следва да бъдат недискриминационни и пропорционални на тежестта на нарушенията. Наложените санкции следва да може да бъдат обжалвани.

(18) Държавите-членки следва да вписват в своя национален електронен регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения, извършени от превозвачи, довели до налагане на санкция.

(19) За да се улесни и увеличи обменът на информация между националните органи, държавите-членки следва да обменят съответната информация чрез националните звена за контакт, създадени съгласно Регламент (ЕО) № …/2009 на Европейския парламент и на Съвета от … за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач ([4]).

(20) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([5]).

(21) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да адаптира приложения I, II и III към настоящия регламент към техническия прогрес. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

([2]) ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.
([4]) ОВ L …
([5]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

(22) Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки за прилагане на настоящия регламент, по-специално по отношение на налагането на ефективни, пропорционални и възпиращи санкции.

(23) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно осигуряването на последователна рамка за международните автомобилни превози на товари в рамките на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради своите мащаб и последици, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение за пътувания в рамките на територията на Общността.

2. В случай на превоз от държава-членка до трета държава и обратно, настоящият регламент се прилага за частта от пътуването на територията на всяка държава-членка на транзитно преминаване. Той не се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, където е извършено натоварването или разтоварването, докато не бъде сключено съответното споразумение между Общността и съответната трета държава.

3. До сключването на посочените в параграф 2 споразумения настоящият регламент не засяга:

а) разпоредби, свързани с превоза от държава-членка до трета държава и обратно, които са включени в двустранни споразумения между държавите-членки и тези трети държави;

б) разпоредби, свързани с превоза от държава-членка до трета държава и обратно, които са включени в двустранни споразумения между държавите-членки, които по силата на двустранни разрешителни или на споразумения за либерализация позволяват да се извършва натоварване и разтоварване в държава-членка на превозвачи, които не са установени в тази държава-членка.

4. Настоящият регламент се прилага за вътрешния автомобилен превоз на товари, извършван временно от превозвач, установен извън държавата-членка, както е предвидено в глава III.

5. Настоящият регламент не се прилага за следните видове превоз и празни курсове, направени във връзка с такъв превоз:

а) превоз на поща като универсална услуга;

б) превоз на повредени и аварирали превозни средства;

в) превоз на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона;

г) превоз на товари с моторни превозни средства, при условие че са изпълнени следните условия:

i) превозваните товари са собственост на предприятието или са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени и ремонтирани от предприятието;

ii) целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието поради негови собствени изисквания;

iii) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;

iv) превозните средства, превозващи товарите, са собственост на предприятието или са закупени от него на изплащане, или са наети, при условие че в последния случай те отговарят на условията на Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари ([1]); и

v) такъв превоз има само допълнителен характер спрямо основните дейности на предприятието;

д) превоз на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия.

Първа алинея, буква г), подточка iv) не се прилага за използването на заменящо превозно средство по време на кратка авария на обичайно използваното превозно средство.

6. Разпоредбите на параграф 5 не засягат условията, при които всяка държава-членка разрешава на своите граждани да осъществяват дейностите, посочени в настоящия параграф.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

1) „превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държава-членка, или състав от превозни средства, като най-малко моторното превозно средство от състава е регистрирано в държава-членка, и които се използват изключително за превоз на товари;

([1]) ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82.

2) „международен превоз“ означава:

а) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са в две различни държави-членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави;

б) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство от държава-членка до трета държава или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки и трети държави;

в) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки; или

г) празни курсове, направени във връзка с превоза, посочен в букви а), б) и в);

3) „приемаща държава-членка“ означава държава-членка, в която даден превозвач извършва дейност и която е различна от неговата държава-членка на установяване;

4) „превозвач, установен извън държавата-членка“ означава предприятие за автомобилен превоз на товари, което извършва дейност в приемаща държава-членка;

5) „водач“ означава всяко лице, което управлява превозно средство, дори за кратък период, или което пътува в превозно средство като част от задълженията си, за да бъде на разположение при необходимост да управлява превозното средство;

6) „каботажни превози“ означава вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава-членка;

7) „тежко нарушение на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт“ означава нарушения, които може да доведат до загуба на добрата репутация, в съответствие с член 6, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № …/2009, и/или до временно или постоянно отнемане на лицензa на Общността.

ГЛАВА II

МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ

Член 3

Общ принцип

Международни превози се извършват, при наличие на лицензи на Общността и — когато водачът е гражданин на трета държава — заедно с атестация за водач.

Член 4

Лиценз на Общността

1. Държавите-членки издават лиценз на Общността в съответствие с настоящия регламент на всеки превозвач, извършващ автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, който:

а) е установен в тази държава-членка в съответствие със законодателството на Общността и националното законодателство на тази държава-членка; и

б) има право в държавата-членка на установяване да извършва международен автомобилен превоз на товари в съответствие със законодателството на Общността и националното законодателство на тази държава-членка относно достъпа до професията автомобилен превозвач.

2. Лицензът на Общността се издава от компетентните органи на държавата-членка на установяване за срок до десет години, който може да бъде подновяван.

Лицензите на Общността и заверените копия, издадени преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, остават валидни до изтичане на срока им.

Комисията адаптира срока на валидност на лиценза на Общността към техническия прогрес, по-специално с оглед на националните електронни регистри на предприятията за автомобилни превози, предвидени в член 16 от Регламент (ЕО) № …/2009. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 2.

3. Държавата-членка на установяване издава на притежателя оригинал на лиценза на Общността, който се съхранява от превозвача, и заверени копия, чийто брой съответства на броя на превозните средства, с които разполага притежателят на лиценза на Общността, независимо дали тези превозни средства са изцяло негова собственост или, например, се ползват по договор за лизинг, наем или финансов лизинг.

4. Лицензът на Общността и заверените копия съответстват на дадения в приложение II образец, където са посочени и условията за неговото използване. Той съдържа най-малко два от защитните елементи, посочени в приложение I.

Комисията адаптира приложения I и II към техническия прогрес. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 2.

5. На лиценза на Общността и заверените копия от него има печат на издаващия орган, както и подпис и сериен номер. Серийните номера на лиценза на Общността и на заверените копия се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози като част от данните за превозвача.

6. Лицензът на Общността се издава на името на превозвача и не може да бъде прехвърлян. Заверено копие от лиценза на Общността се съхранява във всяко превозно средство на превозвача и се представя при поискване от оправомощен инспектор.

При състави от превозни средства завереното копие придружава моторното превозно средство. То покрива състава от превозни средства, дори ако ремаркето или полуремаркето нямат регистрация или разрешително за ползване на пътищата на името на притежателя на лиценза или имат регистрация или разрешително за ползване на пътищата в друга държава-членка.

Член 5

Атестация за водач

1. Атестацията за водач се издава от държавата-членка в съответствие с настоящия регламент на всеки превозвач, който:

а) е притежател на лиценз на Общността; и

б) в тази държава-членка законосъобразно наема на работа водач, който не е нито гражданин на държава-членка, нито е дългосрочно пребиваващ гражданин по смисъла на Директива 2003/109/ЕО на Съвета от 25 ноември 2003 г. относно статута на дългосрочно пребиваващи граждани от трети страни ([1]), или законосъобразно използва водач, който не е нито гражданин на държава-членка, нито е дългосрочно пребиваващ гражданин по смисъла на посочената директива, и който е поставен на разположение на превозвача в съответствие с условията на наемане на работа и на професионално обучение, определени в тази държава-членка:

i) със законови, подзаконови и административни разпоредби и, ако е приложимо;

ii) с колективните трудови договори в съответствие с приложимите правила за тази държава-членка.

2. Атестацията за водач се издава от компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача по искане на притежателя на лиценза на Общността за всеки водач, който не е нито гражданин на държава-членка, нито е дългосрочно пребиваващ гражданин по смисъла на Директива 2003/109/ЕО, когото превозвачът законосъобразно е нает, или за всеки водач, който не е нито гражданин на държава-членка, нито е дългосрочно пребиваващ гражданин по смисъла на посочената директива, и който е поставен на негово разположение. Всяка атестация за водач свидетелства, че водачът, чието име е посочено в атестацията, е нает на работа в съответствие с условията, определени в параграф 1.

3. Атестацията за водач съответства на образеца, даден в приложение II. Тя съдържа най-малко два от защитните елементи, посочени в приложение I.

4. Комисията адаптира приложение I към техническия прогрес. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 2.

5. На атестацията за водач има печат на издаващия орган, както и подпис и сериен номер. Серийният номер на атестацията за водач се вписва в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози като част от данните за превозвача, който я предоставя на посочения в атестацията водач.

6. Атестацията за водач принадлежи на превозвача, който я предоставя на водача, посочен в нея, когато водачът управлява превозно средство, като използва лиценз на Общността, издаден на този превозвач. Заверено копие от атестацията за водач, издадена от компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача, се съхранява в помещенията на превозвача. Атестацията за водач се представя при поискване от страна на оправомощен инспектор.

7. Атестацията за водач се издава за срок, който се определя от държавата-членка, издала атестацията, и който не може да бъде по-дълъг от пет години. Атестациите за водач, издадени преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, остават валидни до изтичане на срока им.

Атестацията за водач е валидна, само ако се спазват условията, при които е издадена. Държавите-членки вземат подходящи мерки, за да гарантират, че ако тези условия престанат да се спазват, превозвачът незабавно връща атестацията на органите, които са я издали.

Член 6

Проверка на спазването на условията

1. При подаване на заявление за лиценз на Общността или на заявление за подновяване на лиценза на Общността в съответствие с член 4, параграф 2 компетентните органи на държавата-членка на установяване проверяват дали превозвачът отговаря или продължава да отговаря на условията по член 4, параграф 1.

2. Компетентните органи в държавата-членка на установяване редовно проверят, като ежегодно повеждат проверки, които обхващат не по-малко от 20 % от валидните атестации за водач, издадени от тази държава-членка, дали продължават да се спазват посочените в член 5, параграф 1 условия, при които е издадена атестацията за водач.

Член 7

Отказ за издаване и отнемане на лиценз на Общността и на атестация за водач

1. Когато не са спазени условията, определени в член 4, параграф 1, или тези, посочени в член 5, параграф 1, компетентните органи в държавата-членка на установяване, отхвърлят заявлението за издаване или подновяване на лиценз на Общността или за издаване на атестация за водач с мотивирано решение.

2. Компетентните органи отнемат лиценза на Общността или атестацията за водач, когато притежателят:

а) е престанал да отговаря на условията, определени в член 4, параграф 1, или тези, посочени в член 5, параграф 1; или

б) е представил невярна информация във връзка със заявление за издаване на лиценз на Общността или атестация за водач.

([1]) ОВ L 16, 23.1.2004 г., стр. 44.

ГЛАВА III

КАБОТАЖ

Член 8

Общ принцип

1. Всеки превозвач, осъществяващ превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, който е притежател на лиценз на Общността и чийто водач, ако е гражданин на трета държава, притежава атестация за водач, има право съгласно условията, посочени в настоящата глава, да осъществява каботажни превози.

2. След доставката на товарите, превозвани при входящия международен превоз, на посочените в параграф 1 превозвачи на товари се разрешава да извършват с едно и също превозно средство или — в случай на състав от превозни средства — с моторното превозно средство от състава, до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз от друга държава-членка или от трета държава до приемащата държава-членка. Последното разтоварване по време на каботажен превоз преди напускане на приемащата държава-членка се извършва в срок от седем дни от последното разтоварване в приемащата държава-членка по време на входящия международен превоз.

В срока, посочен в първа алинея, превозвачите на товари могат да извършат някои или всички каботажни превози, разрешени съгласно настоящата алинея, във всяка държава-членка, при условие че те са ограничени до един каботажен превоз на държава-членка в рамките на три дни след влизането без товар на територията на същата тази държава-членка.

3. Счита се, че услугите по вътрешен автомобилен превоз на товари, извършвани в приемащата държава-членка от превозвач, установен извън тази държава-членка, са в съответствие с настоящия регламент, единствено ако превозвачът може да представи недвусмислени доказателства за международния превоз, в рамките на който е пристигнал в приемащата държава-членка, и за всеки последващ каботажен превоз, извършен там.

Доказателствата, посочени в първа алинея, съдържат следните данни за всеки превоз:

а) името, адреса и подписа на изпращача;

б) името, адреса и подписа на превозвача;

в) името и адреса на получателя, както и неговия подпис и датата на доставка, след като бъдат доставени товарите;

г) мястото и датата на приемане на товарите за превоз и мястото, предвидено за доставката;

д) обичайното описание на естеството на товарите и начина на опаковане, а за опасните товари — тяхното общоприето описание, както и броя на колетите, особената им маркировка и номерата им;

е) брутното тегло или изразеното по друг начин количество на товарите;

ж) регистрационните номера на моторното превозно средство и на ремаркето.

4. Всеки превозвач, който в съответствие със законодателството на държавата-членка на установяване има право да извършва в тази държава-членка автомобилни превози на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, посочен в член 1, параграф 5, букви а), б) и в), се допуска при условията на настоящата глава да извършва, в зависимост от случая, каботажни превози от същия вид или каботажни превози с превозни средства от същата категория.

5. Разрешението за извършване на каботажни превози в рамките на видовете превоз, посочени в член 1, параграф 5, букви г) и д), е неограничено.

Член 9

Правила, приложими за каботажните превози

1. Освен ако в общностното законодателство не е предвидено друго, извършването на каботажните превози се подчинява на действащите законови, подзаконови и административни разпоредби на приемащата държава-членка относно:

а) условията, приложими към договора за превоз;

б) масата и размерите на превозните средства;

в) изискванията във връзка с превоза на някои категории товари, по-специално опасни товари, лесноразвалящи се хранителни продукти и живи животни;

г) продължителността на периодите на управление и почивка;

д) данъка върху добавената стойност (ДДС) за транспортните услуги.

Масата и размерите, посочени в първа алинея, буква б), може, ако е уместно, да превишават приложимите в държавата-членка на установяване, но в никакъв случай не може да превишават установените от приемащата държава-членка ограничения за националния трафик или техническите характеристики, вписани в доказателствата, посочени в член 6, параграф 1 от Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик ([1]).

2. Посочените в параграф 1 законови, подзаконови и административни разпоредби се прилагат за установените извън приемащата държава-членка превозвачи при същите условия, каквито се прилагат от нея по отношение на установените в същата държава-членка превозвачи, за да се предотврати всяка дискриминация, основана на националност или място на установяване.

Член 10

Предпазна процедура

1. При сериозни смущения на националния транспортен пазар в определена географска област, възникнали или усложнени поради наличието на каботажна дейност, всяка държава-членка може да постави въпроса пред Комисията с оглед на приемането на предпазни мерки и предоставя на Комисията необходимата информация, и я нотифицира относно всички мерки, които възнамерява да предприеме спрямо превозвачи, установени в тази държава-членка.

([1]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

2. За целите на параграф 1:

— „сериозни смущения на националния транспортен пазар в определен географска област“ означава съществуване на специфични за пазара проблеми, които водят до сериозен и потенциално дългосрочен превес на предлагането над търсенето, който представлява заплаха за финансовата стабилност и оцеляването на значителен брой превозвачи;

— „географска област“ означава област, която обхваща изцяло или частично територията на държава-членка или се простира на част или на цялата територия на други държави-членки.

3. Комисията разглежда положението, по-специално въз основа на съответните данни и, след консултация с комитета, посочен в член 15, параграф 1, решава в едномесечен срок след получаването на искането на държавата-членка дали са необходими или не предпазни мерки и ги приема, ако такива са необходими.

Тези мерки могат да включват временно изключване на засегнатата област от приложното поле на настоящия регламент.

Мерките, приети в съответствие с настоящия член, остават в сила за срок от не повече от шест месеца, който може да бъде еднократно подновен при същите условия за приложимост.

Комисията незабавно нотифицира държавите-членки и Съвета относно всички решения, които се вземат съгласно настоящия параграф.

4. Ако Комисията реши да приеме предпазни мерки по отношение на една или повече държави-членки, от компетентните органи на съответните държави-членки се изисква да предприемат мерки с равностоен обхват по отношение на превозвачите, установени в тях, и да уведомят Комисията за тях. Тези мерки се прилагат най-късно от началната дата на прилагане на предпазните мерки, приети от Комисията.

5. Всяка държава-членка може да сезира Съвета относно решение, прието от Комисията съгласно в параграф 3, в срок от 30 дни след нотификацията на решението. Съветът, с квалифицирано мнозинство, може да вземе друго решение в срок от 30 дни след сезирането му или, ако е сезиран от няколко държави-членки, считано от първото сезиране.

Сроковете на прилагане, предвидени в параграф 3, трета алинея, се прилагат за решението на Съвета. Компетентните органи на съответните държави-членки са задължени да приемат мерки с равностоен обхват по отношение на превозвачите, установени в тях, и да уведомят Комисията за това. Ако Съветът не вземе решение в срока, предвиден в първа алинея, решението на Комисията става окончателно.

6. Ако Комисията сметне, че е необходимо срокът на посочените в параграф 3 мерки да бъде удължен, тя представя предложение пред Съвета, който взема решение с квалифицирано мнозинство.

ГЛАВА IV

ВЗАИМОПОМОЩ И САНКЦИИ

Член 11

Взаимопомощ

Държавите-членки си съдействат за осигуряване на прилагането на настоящия регламент и съответния контрол. Те обменят информация чрез националните звена за контакт, създадени съгласно член 18 от Регламент (ЕО) № …/2009.

Член 12

Санкциониране на нарушения от държавата-членка на установяване

1. В случай на тежко нарушение на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, извършено или установено в която и да е държава-членка, компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача, който е извършил такова нарушение, предприемат подходящи действия във връзка с това, което може да доведе *inter alia* до налагането на следните административни санкции:

а) временно или постоянно отнемане на някои или на всички заверени копия от лиценза на Общността;

б) временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността.

Тези санкции могат да бъдат определени, след като бъде взето окончателно решение по въпроса, и отчитат тежестта на нарушението, извършено от притежателя на лиценза на Общността, и общия брой заверени копия на лиценза, с които той разполага във връзка с международния трафик.

2. В случай на тежко нарушение, свързано със злоупотреба с атестации за водач, компетентните органи в държавата-членка на установяване на превозвача, който е извършил такова нарушение, налагат подходящи санкции като:

а) спиране на издаването на атестации за водач;

б) отнемане на атестации за водач;

в) налагане на допълнителни условия за издаване на атестации за водач, за да се предотвратят злоупотребите с тях;

г) временно или постоянно отнемане на някои или всички заверени копия на лиценза на Общността;

д) временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността.

Тези санкции може да бъдат определени, след като бъде взето окончателно решение по въпроса, и отчитат тежестта на нарушението, извършено от притежателя на лиценза на Общността.

3. Компетентните органи на държавата-членка на установяване съобщават на компетентните органи на държавата-членка, в която са установени нарушенията, във възможно най-кратък срок, но най-късно в срок от два месеца след вземане на окончателно решение от тяхна страна по въпроса дали и кои от санкциите, предвидени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, да бъдат наложени.

Ако не са наложени такива санкции, компетентните органи на държавата-членка на установяване посочват основанията за това.

4. Компетентните органи гарантират, че наложените на съответния превозвач санкции като цяло са пропорционални на нарушението или нарушенията, които са довели до налагането им, като вземат предвид всички санкции за такива нарушения, наложени в държавата-членка, където е било установено нарушението.

5. Компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача може също така да започнат производство срещу съответния превозвач пред компетентен национален съд в съответствие с националното право. Те уведомяват компетентния орган на приемащата държава-членка за всички решения, взети за тази цел.

6. Държавите-членки гарантират, че превозвачите имат право да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

Член 13

Санкциониране на нарушения от приемащата държава-членка

1. Когато на компетентните органи на една държава-членка им стане известно тежко нарушение на настоящия регламент или на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, извършено от превозвач, установен извън тази държава-членка, държавата-членка, на територията на която е установено нарушението, във възможно най-кратък срок и най-късно в срок от два месеца след вземането на окончателно решение по въпроса предава на компетентните органи на държавата-членка на установяване на превозвача следната информация:

а) описание на нарушението, както и датата и времето на извършването му;

б) категорията, вида и тежестта на нарушението; и

в) наложените санкции и изпълнените санкции.

Компетентните органи на приемащата държава-членка могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка на установяване да наложат административни санкции в съответствие с член 12.

2. Без да се засяга възможността за наказателно преследване, компетентните органи на приемащата държава-членка са оправомощени да налагат санкции върху установения извън тази държава-членка превозвач, който е извършил на тяхна територия нарушение на настоящия регламент или на националното или общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт по време на каботажен превоз. Те налагат тези санкции на недискриминационна основа. Тези санкции могат, *inter alia*, да включват предупреждение или, при тежко нарушение, временна забрана за извършване на каботажен превоз на територията на приемащата държава-членка, в която е извършено нарушението.

3. Държавите-членки гарантират, че превозвачите имат право да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

Член 14

Вписване в националните електронни регистри

Държавите-членки гарантират, че тежките нарушения на общностното законодателство в областта на автомобилния транспорт, извършени от превозвачи, установени на тяхна територия и довели до налагане на санкция от която и да е държава-членка, както и временното или постоянно отнемане на лиценз на Общността или на заверено копие от него се вписват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози. Вписванията в регистъра, които се отнасят до временно или постоянно отнемане на лиценз на Общността, се съхраняват в базата данни две години, в случай на временно отнемане — от датата на изтичане на срока за отнемане, а в случай на постоянно отнемане — от датата на отнемането.

ГЛАВА V

ПРИЛАГАНЕ

Член 15

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 16

Санкции

Държавите-членки установяват система от санкции за нарушенията на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да осигурят тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки съобщават на Комисията съответните разпоредби до … (*) и й съобщават без забавяне всяко последващо изменение, което ги засяга.

Държавите-членки гарантират, че всички такива мерки се вземат без дискриминация, основана на гражданството или мястото на установяване на превозвача.

(*) Две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 17

Доклади

1. На всеки две години държавите-членки информират Комисията за броя на превозвачите, които притежават лицензи на Общността към 31 декември на предходната година и за броя на заверените копия, съответстващи на превозните средства в движение към тази дата.

2. Държавите-членки информират Комисията и за броя на атестациите за водач, издадени през предходната календарна година, както и за броя на атестациите за водач в обръщение към 31 декември на същата година.

3. До края на 2013 г. Комисията изготвя доклад относно състоянието на пазара на Общността в областта на автомобилния транспорт. Докладът съдържа анализ на пазарната конюнктура, включително оценка на ефективността на контрола и развитието на условията на наемане на работа в професията, както и преценка дали хармонизирането на правилата *inter alia* в областта на изпълнението, таксите за ползване на пътища, както и на социалното законодателство и законодателството в областта на безопасността се е развило до степен, която позволява да се разгледа възможността за по-нататъшно отваряне на вътрешните пазари на автомобилен транспорт, включително в сектора на каботажните превози.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 18

Отмяна

Регламенти (ЕИО) № 881/92 и (ЕИО) № 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО се отменят.

Позоваванията на отменените регламенти и директива се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието, дадена в приложение IV.

Член 19

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от … (*).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в …

За Европейския парламент
Председател
…

За Съвета
Председател
…

(*) Две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЗАЩИТНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЛИЦЕНЗА НА ОБЩНОСТТА И АТЕСТАЦИЯТА ЗА ВОДАЧ

Лицензът на Общността и атестацията за водач трябва да притежават най-малко два от следните защитни елементи:

— холограма;

— специални нишки в хартията, които стават видими на ултравиолетова (UV) светлина;

— най-малко един ред с микротекст (печатът е видим само под лупа и не може да бъде възпроизведен на фотокопирни машини);

— осезаеми при допир букви, символи или мотиви;

— двойно номериране — сериен номер на лицензa на Общността, на завереното копие от него или от атестацията за водач, както и, във всички случаи -номер на издаване;

— фон със защитни характеристики, включващ мотиви с плетеници (гийоши) от тънки линии и ирисов печат.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ОБРАЗЕЦ НА ЛИЦЕНЗА НА ОБЩНОСТТА

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

(а)

(Цвят светлосин по цветовата палитра Pantone, формат DIN A4, целулозна хартия с плътност 100 g/m^2 или повече)

(Първа страница на лиценза)

(Текст на (един от) официалния език (официалните езици) на държавата-членка, която издава лиценза)

Държава, която издава лиценза

Отличителен знак (1)	Наименование на компетентния орган

ЛИЦЕНЗ №

(или)

ЗАВЕРЕНО КОПИЕ №

за международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение

Настоящият лиценз дава право на (2) .....

.....

да извършва международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение по всеки маршрут, за пътувания или част от пътувания, които се извършват за чужда сметка или срещу възнаграждение на територията на Общността така, както е предвидено в Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета от... относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен) и в съответствие с общите условия на настоящия лиценз.

Специални забележки:	.....
Настоящият лиценз е валиден от	до .....
.....	
Издаден в .....,	на .....
..... (3)	

(1) Отличителни знаци на държавите-членки : (B) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешка република, (DK) Дания, (D) Германия, (EST) Естония, (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (I) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Унгария, (MT) Малта, (NL) Нидерландия, (A) Австрия, (PL) Полша, (P) Португалия, (RO) Румъния, (SLO) Словения, (SK) Словакия, (FIN) Финландия, (S) Швеция, (UK) Обединено кралство.

(2) Наименование или фирма и пълен адрес на превозвача.

(3) Подпис и печат на издаващия компетентен орган.

(б)

(Втора страница на лицензa)

(Текст на (един от) официалния език (официалните езици) на държавата-членка, която издава лицензa)

Общи разпоредби

Настоящият лиценз се издава съгласно Регламент (ЕО) №.../2009.

Той дава право на притежателя да участва в международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение по всеки маршрут за пътувания или части от пътувания, които се извършват на територията на Общността, и където това е целесъобразно, при спазване на посочените по-долу условия:

— когато мястото на отпътуване и мястото на пристигане са в две различни държави-членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави,

— от държава-членка до трета държава или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави,

— между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки,

и за празни курсове, направени във връзка с такъв превоз.

При превоз от една държава-членка до трета държава или обратно, настоящия лиценз важи за онази част от пътуването, която се извършва на територията на Общността. Той е валиден в държавата-членка, където е извършено натоварването или разтоварването, само след като бъде сключено необходимото споразумение между Общността и съответната трета държава в съответствие с Регламент (ЕО) № .../2009.

Лицензът се издава лично на притежателя и не може да бъде прехвърлян.

Той може да бъде отнет от компетентния орган на държавата-членка, която го е издала, по-специално в случай че притежателят:

— не е спазил всички условия за използване на лиценза,

— е представил невярна информация във връзка с необходимите за издаване или удължаване на срока на лиценза данни.

Оригиналът на лиценза се съхранява от предприятието превозвач.

Заверено копие на лиценза се държи в превозното средство (1). При състави от превозни средства то трябва да придружава моторното превозно средство. То покрива състав от превозни средства, дори ако ремаркето или полуремаркето нямат регистрация или разрешително за ползване на пътищата на името на притежателя на лиценза или имат регистрация или разрешително за ползване на пътищата в друга държава-членка.

Лицензът се представя при поискване от оправомощен инспектор.

На територията на всяка държава-членка притежателят трябва да спазва законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са в сила в тази държава, по специално по отношение на транспорта и движението по пътищата.

(1) „Превозно средство“ означава моторно превозно средство, регистрирано в държава-членка, или състав от превозни средства, като най-малко моторното превозно от състава е регистрирано в държава-членка, и които се използват изключително за превоз на товари.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ОБРАЗЕЦ НА АТЕСТАЦИЯ ЗА ВОДАЧ

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

(a)

(Цвят: светлосин по цветовата палитра Pantone — формат DIN A4; целулозна хартия с плътност 100 g/m² или повече)

(Първа страница на атестацията)

(Текст на (един от) официалния език(официалните езици) на държавата-членка, която издава атестацията)

Отличителен знак на държавата-членка ([1]), която издава атестацията	Наименование на компетентния орган

АТЕСТАЦИЯ ЗА ВОДАЧ № ...

за автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван с лиценз на Общността

(Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета от ... относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (преработен))

Настоящата атестация свидетелства за това, че въз основа на документите, представени от:

([2]) .....

.....

водачът:

Име и фамилия	
Дата и място на раждане	Гражданство .....
Вид и номер на документа за самоличност	
Дата на издаване	Място на издаване .....
Номер на свидетелството за управление на МПС	
Дата на издаване	Място на издаване .....
Социалноосигурителен номер	

([1]) Отличителни знаци на държавите-членки: (B) Белгия, (BG) България, (CZ) Чешка република, (DK) Дания, (D) Германия, (EST) Естония, (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (I) Италия, (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, (L) Люксембург, (H) Унгария, (MT) Малта, (NL) Нидерландия, (A) Австрия, (PL) Полша, (P) Португалия, (RO) Румъния, (SLO) Словения, (SK) Словашка република, (FIN) Финландия, (S) Швеция, (UK) Обединеното кралство.

([2]) Наименование или фирма и пълен адрес на превозвача.

е нает на работа в съответствие със законовите, подзаконовите и административните разпоредби и, когато е приложимо, колективните трудови договори в съответствие с приложимите правила в посочената по-долу държава-членка, относно условията за наемане на работа и професионалното обучение на водачите, приложими в тази държава-членка за осъществяване на автомобилни превози в тази държава:

..... (1)

Специални забележки .....

.....

Настоящата атестация е валидна от	до .....
Издадена в .....,	на .....
	..... (2)

(Втора страница на атестацията)

(Текст на (един от) официалния език (официалните езици) на държавата-членка, която издава атестацията)

Общи разпоредби

Настоящата атестация се издава съгласно Регламент (ЕО) № .../2009.

Тя свидетелства за това, че водачът, чието име е посочено в нея, е нает на работа в съответствие със законовите, подзаконовите и административните разпоредби и, когато е приложимо, с колективните трудови договори в съответствие с приложимите правила в държавата-членка, посочена в атестацията, относно условията на наемане на работа и професионалното обучение на водачите, приложими в тази държава-членка за осъществяване на автомобилни превози в тази държава.

Атестацията за водач принадлежи на превозвача, който я предоставя на водача, посочен в нея, когато този водач управлява превозно средство (3), с което осъществява превози, като използва лицензa на Общността, издаден на превозвача. Атестацията за водач не може да се прехвърля. Атестацията за водач е валидна, само ако се спазват условията, при които е издадена, и подлежи на незабавно връщане на органите, които са я издали, ако превозвачът не спазва условията.

Тя може да бъде отнета от компетентния орган на държавата-членка, който я е издал, по-специално когато превозвачът:

— е престанал да отговаря на всички условия за използване на атестацията,

— е представил невярна информация във връзка с данните, необходими за издаване или удължаване на срока на атестацията.

Заверено копие на атестацията трябва да се съхранява в предприятието превозвач.

Оригиналът трябва да се съхранява в превозното средство и да се представя от водача при поискване от страна на оправомощен инспектор.

(1) Наименование на държавата-членка на установяване на превозвача.

(2) Подпис и печат на издаващия компетентен орган.

(3) „Превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държава-членка, или състав от превозни средства, като най-малко моторното превозно средство от състава е регистрирано в държава-членка, и които се използват изключително за превоз на товари.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Регламент (ЕИО) № 881/92	Регламент (ЕИО) № 3118/93	Директива 2006/94/ЕО	Настоящият регламент
Член 1, параграф 1			Член 1, параграф 1
Член 1, параграф 2			Член 1, параграф 2
Член 1, параграф 3			Член 1, параграф 3
Приложение II		Член 1, параграфи 1 и 2, приложение I; член 2	Член 1, параграф 5
		Член 2	Член 1, параграф 6
Член 2			Член 2
Член 3, параграф 1			Член 3
Член 3, параграф 2			Член 4, параграф 1
Член 3, параграф 3			Член 5, параграф 1
Член 4			
Член 5, параграф 1			Член 4, параграф 2
Член 5, параграф 2			Член 4, параграф 3
Член 5, параграф 3			Член 4, параграф 4
			Член 4, параграф 5
Член 5, параграф 4, приложение I			Член 4, параграф 6
Член 5, параграф 5			Член 4, параграф 2
Член 6, параграф 1			Член 5, параграф 2
Член 6, параграф 2			Член 5, параграф 2
Член 6, параграф 3			Член 5, параграф 3
Член 6, параграф 4			Член 5, параграф 6
Член 6, параграф 5			Член 5, параграф 7
Член 7			Член 6
Член 8, параграф 1			Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 2			Член 7, параграф 2
Член 8, параграф 3			Член 12, параграф 1
Член 8, параграф 4			Член 12, параграф 2
Член 9, параграфи 1 и 2			Член 12, параграф 6
	Член 1, параграф 1		Член 8, параграф 1
	Член 1, параграф 2		Член 8, параграф 4
	Член 1, параграфи 3 и 4		Член 8, параграф 5
	Член 2		—

Регламент (ЕИО) № 881/92	Регламент (ЕИО) № 3118/93	Директива 2006/94/ЕО	Настоящият регламент
	Член 3		—
	Член 4		—
	Член 5		—
	Член 6, параграф 1		Член 9, параграф 1
	Член 6, параграф 2		—
	Член 6, параграф 3		Член 9, параграф 2
	Член 6, параграф 4		—
	Член 7		Член 10
Член 10			Член 17, параграф 1
Член 11, параграф 1	Член 8, параграф 1		Член 11
Член 11, параграф 2			Член 13, параграф 1
Член 11, параграф 3			Член 12, параграф 4
Член 11a			
	Член 8, параграфи 2 и 3		Член 13, параграф 2
	Член 8, параграф 4, първа и трета алинея		
	Член 8, параграф 4, втора алинея		Член 12, параграф 4
	Член 8, параграф 4, четвърта и пета алинея		Член 12, параграф 5
	Член 9		Член 13, параграф 3
Член 12			Член 18
Член 13			
Член 14	Член 10		
	Член 11		
Член 15	Член 12	Член 4	Член 19
		Член 3	
		Член 5	
		Приложения II, III	
Приложение I			Приложение II
Приложение III			Приложение III
	Приложение I		
	Приложение II		
	Приложение III		
	Приложение IV		

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Комисията представи предложението за регламент относно общите правила за достъп до пазара на международни **автомобилни превози на товари** (**преработен текст**) на 25 май 2007 г. като едно от трите предложения на така наречения „пакет за автомобилните превози“ ([1]).

На 21 май 2008 г. Европейският парламент гласува становището си на първо четене.

На 9 януари 2009 г. Съветът прие общата си позиция в съответствие с член 251 от Договора.

В хода на работата си Съветът взе предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет. Комитетът на регионите реши да не дава становище по трите предложения от пакета за автомобилните превози.

II. АНАЛИЗ НА ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

1. Общи въпроси

Вследствие на „**Заключенията относно приноса на транспортния сектор към Лисабонската стратегия**“ от пролетното заседание на Европейския съвет през 2007 г., Комисията реши да направи предложения за преразглеждане на съществуващата правна рамка за достъпа до професията автомобилен превозвач и за достъпа до пазара на международни автомобилни превози, както и на автомобилни превози с цел, *inter alia*, да осигури адекватна и пропорционална административна тежест. Като цяло тези нови предложения се стремят да актуализират, заменят и обединят разпоредбите, на които се подчиняват автомобилните превозвачи и достъпът до пазарите на автомобилни превози.

Предложението за регламент относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози, представено от Комисията, има за цел осигуряването на по-лоялна конкуренция, като тези правила станат по-сравними, съгласувани и приложими. В него също се насърчава по-успешното оптимизиране на разпределението на товарите при международните превози, което допринася за намаляването на въздействието на транспорта върху околната среда.

Общата позиция, приета от Съвета, предоставя правила относно достъпа до пазара на международни превози на товари. В нея се консолидира, слива и значително изменя действащото в момента законодателство на Общността посредством просто, ясно и приложимо определение на понятието „каботаж“. В нея също се опростява стандартизираният формат на лиценза на Общността, заверените преписи и атестацията за водач на моторно превозно средство. По конкретно се определят сроковете на валидност на лиценза на Общността и проверката за съответствие и се предоставя списък със защитни елементи срещу подправяне и фалшифициране на тези документи. Освен това в общата позиция се засилват действащите правни разпоредби относно обмена на информация и взаимна помощ сред държавите-членки и относно санкциите, наложени при нарушения от държавата-членка по установяване и приемащата държава-членка. Държавите-членки се задължават също да вписват в своя национален регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения, извършени от техни превозвачи и довели до налагане на санкция. В общата позиция се въвежда също задължението за Комисията да направи оценка в доклад, предвиден да бъде публикуван в края на 2013 г., дали напредъкът в хармонизирането на някои правила (т.е. привеждането в действие и таксите за ползване на пътищата) ще позволи по-нататъшно отваряне на пазарите на вътрешни превози, включително за каботажа.

([1]) Другите две законодателни предложения засягат:
— предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de), и
— предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на автобусни превози (преработен текст) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de).

2. **Основни въпроси на политиката**

i) *Лиценз на Общността и атестация за водач на моторно превозно средство*

Предложението на Комисията предвижда издаването на лиценз на Общността за срок от пет години с възможност за подновяване. Освен това държавите-членки се задължават да записват серийните номера на лицензите и заверените преписи в национален електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, предвидени в предложението за регламент относно достъпа до професията автомобилен превозвач.

В общата си позиция Съветът допуска по-гъвкав подход и по-дълъг срок на валидност на лиценза на Общността, стига посоченият по-горе регистър да позволява незабавна проверка на текущото състояние на предприятието за превози. Така общата позиция удължава срока на валидност на лицензите на Общността с възможност за подновяване до „до десет години“, въвежда процедурата на регулиране с контрол (процедура на комитети), която да се занимава с необходимо бъдещо адаптиране на срока на валидност на лиценза на Общността, и съответно изменя също разпоредбите относно проверката на условията за издаване или подновяване на лиценза.

По отношение на атестациите на водачите на моторни превозни средства Съветът реши да включи в общата си позиция позоваване на Директива 2003/109/ЕО относно статута на граждани на трети държави, които са дългосрочно пребиваващи (член 5, параграф 1, буква б) и член 5, параграф 2). Що се отнася до записването в националния електронен регистър на серийния номер на атестацията за водач на моторно превозно средство, общата позиция се отклонява от предложението на Комисията и оставя тази разпоредба незадължителна (член 5, параграф 5).

За да се предотвратят евентуални фалшификации на тези документи, Съветът реши да измени приложение I и II, като добави редица защитни елементи, от които на документа трябва да има най-малко два. Европейският парламент реши да следва подхода на Комисията и не прие изменения по този въпрос.

ii) *Каботаж*

За да се изясни временното естество на каботажа, в първоначалното предложение на Комисията се въвежда ново определение на това понятие, при което се ограничава броят на каботажни операции най-много до три в рамките на седем дни при международни превози на стоки. Тези ограничения имат за цел да се улесни привеждането в действие, тъй като необходимата информация може да бъде събрана от товарителниците съгласно Конвенцията относно договора за международни автомобилни превози на стоки, каквито товарителници се използват при всички международни превози. С цел по-голяма пълнота предложението на Комисията включва също, в съответния член, информация, която следва да бъде документирана и налична в превозното средство.

В общата си позиция Съветът следва предложението на Комисията, но за да се избегнат празни курсове по пътищата на Общността, въвежда допълните разпоредба, позволяваща на превозвачите да извършват каботажни операции в държавите-членки, през които се преминава транзитно. Тези операции ще са сведени до една операция на държава-членка, през която се преминава транзитно, в рамките на три дни след влизането без товар на територията на тази държава-членка. Въпреки това общият брой на операциите ще остане ограничен до три в рамките на седем дни. Подобен по-широк подход предоставя на автомобилните превозвачи на Общността повече гъвкавост в рамките, определени от първоначалното предложение на Комисията, като същевременно установява праг срещу неконтролираните каботажни операции и допринася за опазването на околната среда, като се намалява броят на празните курсове.

В общата позиция на Съвета също се включват някои предпазни мерки, които понастоящем са в сила и които позволяват на държавите-членки, със съгласието на Комисията, да въведат защитни мерки в случай на сериозно смущение на националния пазар на превози в дадена географска зона, дължащо се или утежнено от каботаж.

Съветът реши също да включи в общата си позиция задължението за Комисията да направи оценка в бъдещ доклад на състоянието на пазара на автомобилни превози на Общността дали напредъкът в хармонизирането на определени правила (т.е. привеждането в действие и таксите за ползване на пътищата) позволява по-нататъшно отваряне на пазарите на вътрешни превози, включително на каботажа. Този доклад ще съдържа също и анализ на пазарната конюнктура и развитието на условията на наемането на работа в професията. Датата на представяне на този доклад е определена за края на 2013 г.

Европейският парламент прие също предложението на Комисията да се позволят три последователни каботажни операции в рамките на седем дни. Той прие, обаче, допълнителна разпоредба, с която се позволяват каботажни операции в държави-членки, през които превозното средство преминава транзитно на връщане, при условие че най-краткият път за връщане минава транзитно през тази държава-членки и че се спазва срокът от седем дни. Освен това Европейският парламент реши също отново да въведе предпазни мерки при сериозно смущение на националния пазар, дължащо се на или утежнено от каботаж.

В допълнение Европейският парламент прие разпоредби, които позволяват на държавите-членки да сключват двустранни споразумения с не толкова ограничителен подход към каботажа за разрешаване на каботаж след частично разтоварване при изискване да се въведе единен хармонизиран модел на товарителница, валиден за целия Европейски съюз, за всякакви превози, включително каботаж.

За разлика от подхода, приет от Съвета и Комисията, Европейският парламент гласува за пълно либерализиране на каботажните операции от 1 януари 2014 г.

iii) *Сътрудничество между държавите-членки*

В резултат на предложението на Комисията и за да се улесни и засили обменът на информация между националните органи, Съветът реши да включи в общата си позиция разпоредба, с която държавите-членки се задължават да обменят информация чрез националните служби за връзка. Съветът също възприе предложението на Комисията относно задължението на държавите-членки да вписват в своя национален регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения на законодателството на Общността в областта на превозите, довели до налагане на санкция. Освен това Съветът реши във всички национални регистри да се вписва всяко временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността или на заверените преписи. Записите на преписите се пазят в базата данни в продължение на две години.

Разпоредбите относно създаването на национални служби за връзка, както и на национални регистри са включени също в проекта за регламент относно достъпа до професията автомобилен превозвач.

Европейският парламент реши да следва предложението на Комисията и не прие изменения по този въпрос.

iv) *Санкциониране на нарушения*

За да се сближат сега действащите системи за наблюдение и контрол, прилагани от държавите-членки, Комисията предлага да се увеличат правомощията и средствата на националните органи, които са оправомощени да предоставят и отнемат лиценз за Общността. Следователно проектът за регламент съдържа задължение за компетентния орган на държавата-членка, където превозвачът е установен, да отправи предупреждение, когато превозвач извършва сериозно нарушение или повтаря леки нарушения на законодателството в областта на автомобилния транспорт. Това задължение важи и в случаите, когато превозвачът е извършил такова нарушение в друга държава-членка. Допълнителна разпоредба изяснява санкциите, които държавата-членка може да налага на превозвачи, които са установени на нейна територия, по-конкретно (временно или частично) отнемане на заверени преписи на лиценза за Общността, на самия лиценз за Общността или на атестациите за водач. Също така държава-членка може да налага като санкция временно или постоянно лишаване на ръководителя на транспортната дейност на превозвача.

Общата позиция, приета от Съвета, до голяма степен следва подхода на Комисията по отношение на тежките нарушения. Съветът обаче не прие налагането на предупреждение, а предпочете да остави на държавите-членки избора на действия. Освен това Съветът реши въпросът за тежестта на повтарящите се леки нарушения да бъде оставен на преценката на държавите-членки. Общата позиция въвежда също задължението компетентният орган на държавата-членка по установяване на превозвача да съобщава на компетентния орган на държавата-членка, където е констатирано нарушението, дали и какви санкции са били наложени. Срокът, предвиден за съобщаването на тази информация, е до два месеца след приемането на окончателно решение по въпроса.

Първоначалното предложение на Комисията въвежда и нова процедура, която да се следва от държава-членка, за констатиране сериозно нарушение, извършено от превозвач, който не е установен на нейна територия. Тази държава-членка разполага с един месец, за да съобщи информацията (в минимален стандартен формат) и може да поиска държавата-членка, където превозвачът е установен, да наложи административни санкции. Съответната държава-членка, в която е установен превозвачът, разполага с три месеца, за да информира другата държава-членка за последващите действия.

В общата позиция на Съвета е включена тази разпоредба, но предвижда срок от два месеца за съобщаване на информацията. Общата позиция на Съвета не предвижда задължение за държавата-членка по установяване на превозвача да съобщава за последващите мерки.

Европейският парламент също беше против включването на разпоредби относно повтарящи се дребни нарушения. Освен това той гласува за разпоредба, позволяваща да се налагат глоби като възможна санкция.

3. **Други изменения, приети от Европейския парламент**

Общата позиция на Съвета включва изцяло или по принцип изменения относно променено определение на изключението за превоз на поща и ограничението на информацията в документите, които трябва да се представят при международни превози във връзка с каботажни операции.

Измененията, които не са включени в общата позиция, засягат:

— съображение за връзката с Директива 92/106/ЕИО относно комбинирания транспорт;

— допълнение към определението за каботаж;

— 1 януари 2009 г. като определена дата за прилагане на настоящия регламент;

— позоваването на Директивата относно командироването на работници като правила, приложими за каботажа;

— възможността държавите-членки да регулират трансграничната търговия.

III. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

При изработването на общата си позиция Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. По отношение на предложените от Европейския парламент изменения Съветът отбелязва, че значителен брой от измененията вече са включени — като идея, частично или изцяло — в общата позиция.

По основния спорен въпрос — определянето на дата за либерализиране на пазара на каботажни превози — Съветът счита, че подходът му е балансиран и адекватен.