



### Съдържание

#### I Законодателни актове

##### РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи ..... 1
- ★ Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт ..... 17
- ★ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози <sup>(1)</sup> ..... 33

##### ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 ..... 49

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП.



## I

(Законодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1054 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 15 юли 2020 година

**за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Добрите условия на труд за водачите и справедливите условия за стопанска дейност на предприятията за автомобилен транспорт имат първостепенно значение за създаването на безопасен и ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт, с което се осигурява недопускане на дискриминация и се привличат квалифицирани работници. За улесняване на този процес от съществено значение е социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, пропорционални, целесъобразни, лесно приложими и прилагани и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза.
- (2) След оценката на ефективността и ефикасността на изпълнението на действащите в Съюза социални правила в автомобилния транспорт, и по-специално на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup>, бяха установени някои слабости в прилагането на посочената правна рамка. Неясните правила за седмичните почивки, условията за почивка и прекъсванията при екипно управление, както и липсата на правила за връщането на водачите у дома водят до различия в тълкуването и в практиката по правоприлагането в държавите членки. Неотдавна няколко държави членки приеха едностранни мерки, които още повече увеличават правната несигурност и неравнопоставеността на водачите и превозвачите. При все това максималното време на управление за ден и за седмица има ефективно действие върху подобряването на социалните условия за водачите и безопасността на движението по пътищата като цяло. Необходимо е да се полагат непрестанни усилия, за да се гарантира съответствие.

<sup>(1)</sup> ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 45.

<sup>(2)</sup> ОВ С 176, 23.5.2018 г., стр. 57.

<sup>(3)</sup> Позиция на Европейския парламент от 4 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 7 април 2020 г. (ОВ С 151, 6.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> 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, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- (3) За подобряване на безопасността на движението по пътищата е важно транспортните предприятия да се насърчават да възприемат култура на безопасност, която да се спазва на всички равнища. По-специално, за да се избегнат нарушения на правилата за управление и почивка или нарушения, които застрашават безопасността на движението по пътищата, не следва да се разрешава обвързването на заплащането, основаващо се на постигнати резултати, с времето, необходимо за превоза на пътници до тяхното местоназначение или за доставката на товари.
- (4) Последващата оценка на Регламент (ЕО) № 561/2006 потвърди, че несъгласуваното и неефективно прилагане на социалните правила на Съюза се дължи главно на неяснота в правилата, на неефективно и нееднакво използване на контролните уреди и на недостатъчно административно сътрудничество между държавите членки.
- (5) За да се подобри яснотата и съгласуваността, следва да се предвиди изключване от обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 на използването с нетърговска цел на дадено превозно средство.
- (6) Ясните, подходящи, пропорционални и еднакво прилагани правила са решаващи също така за постигането на целите на политиката да се подобрят условията на труд за водачите, и по-специално да се осигури лоялна конкуренция без нарушения между превозвачите и да се допринесе за безопасността за всички участници в движението по пътищата.
- (7) Действащите изисквания за прекъсванията се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите, работещи в екип. Ето защо е уместно изискването за регистриране на прекъсванията да се съобрази с особеностите на превозите, извършвани от водачи, които работят в екип, без да се застрашават безопасността на водачите или безопасността на движението по пътищата.
- (8) Водачите, които извършват международни превози на товари на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. Сегашните изисквания за нормална седмична почивка може ненужно да удължат това време. Поради това е желателно разпоредбите за нормалните седмични почивки да се приспособят по такъв начин, че да улеснят водачите да извършват международни превози в съответствие с правилата и да се връщат у дома за нормалната си седмична почивка, както и да получават пълна компенсация за всички намалени седмични почивки. Като се имат предвид разликите между превоза на пътници и на товари, тази възможност не следва да се прилага спрямо водачите, които извършват превоз на пътници.
- (9) Всяка възможност за гъвкавост при определяне на графика на почивките на водачите следва да бъде прозрачна и предвидима за тях и по никакъв начин следва да не застрашава безопасността на движението по пътищата чрез увеличаване на умората на водачите или влошаване на условията на труд. Поради това тази гъвкавост не следва да променя действащото работно време на водача или максималното двуседмично време на управление и следва да подлежи на по-строги правила относно компенсацията за намалените почивки.
- (10) За да се гарантира, че няма да се злоупотребява с тази гъвкавост е от съществено значение ясно да се определи нейният обхват и да се предвидят също така подходящи проверки. Поради това този обхват следва да бъде ограничен до онези водачи, които прекарват намалените си седмични почивки през референтния период извън държавите членки на предприятието и извън държавата на мястото на пребиваване на водача. Това може да се провери чрез справка със записите от тахографа на пътя и в помещенията на транспортното предприятие, тъй като те съдържат местоположението на началото и края на почивката и информация за отделните водачи.
- (11) За да се гарантира ефективно изпълнение, е важно компетентните органи при извършване на проверките на пътя да бъдат в състояние да установяват дали времето на управление и почивките са спазени надлежно в деня на проверката и през предходните 56 дни.
- (12) Бързият технологичен напредък води до постепенна автоматизация на системите за управление, които изискват от водачите въвеждане на по-малко или никакви данни. За да се отговори на тези промени, може да се наложи адаптиране на действащото законодателство, включително на правилата относно времето за управление и почивките, за да се гарантира безопасността на движението по пътищата, да се създадат еднакви условия на конкуренция и да се подобрят условията на труд, като същевременно се даде възможност на Съюза да въвежда в употреба нови иновативни технологии и практики. Поради това Комисията следва да представи доклад за оценка относно използването на системи за автономно управление в държавите членки, включително относно ползите от технологиите за автономно управление. Този доклад следва да бъде придружен от законодателно предложение, ако е целесъобразно.
- (13) За да се насърчи социалният напредък, е уместно да се поясни на какви места може да се ползват седмичните почивки, така че да се осигурят подходящи условия за водачите. Качеството на настаняване е особено важно по време на нормалната седмична почивка, която водачът следва да прекара извън кабината на превозното средство на подходящо място за настаняване, за сметка на транспортното предприятие в качеството му на работодател. За да бъдат гарантирани добри условия на труд и безопасност на водачите, е уместно да се поясни изискването, че при нормалните им седмични почивки, ако те се ползват извън дома, на водачите се осигурява качествено и съобразено с особеностите на пола настаняване.

- (14) Необходимо е също да се предвиди транспортните предприятия да организират работата на водачите по такъв начин, че времето, прекарано извън дома да не бъде прекомерно продължително, а водачите да могат да ползват дълги почивки като компенсация за намалената седмична почивка. Организирането на връщането следва да позволява достигане до експлоатационен център на транспортното предприятие в неговата държава членка на установяване или до мястото на пребиваване на водача, а водачите да могат свободно да избират къде да прекарат почивката си. За да докаже транспортното предприятие, че изпълнява задълженията си във връзка с организацията на редовното връщане, то следва да може да използва записите от тахографа, графиците на дежурствата на водачите или други документи. Тези доказателства следва да бъдат на разположение в помещенията на транспортното предприятие, за да бъдат представени на контролните органи при поискване.
- (15) Въпреки че нормалните седмични почивки и по-дългите почивки не могат да бъдат прекарвани в превозното средство или в зона за паркиране, а само на подходящо място за настаняване, което може да е в съседство със зона за паркиране, от първостепенно значение е водачите да могат да откриват безопасни и сигурни зони за паркиране, които осигуряват съответните нива на сигурност и подходящи условия. Комисията вече проучи как да се насърчи устройването на зони за паркиране с високо качество, включително необходимите минимални изисквания. Поради това Комисията следва да разработи стандарти за безопасни и сигурни зони за паркиране. Тези стандарти следва да допринасят за насърчаването на зони за паркиране с високо качество. Стандартите могат да бъдат преразглеждани с цел осигуряване на по-добър достъп до алтернативни горива в съответствие с политиките за развитие на тази инфраструктура. Също така е важно системното ледо- и снегочистване на зоните за паркиране.
- (16) Безопасните и сигурни зони за паркиране следва да подлежат на одитни процедури, за да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на Съюза. Тези одитни процедури следва също така да гарантират, че зоните за паркиране продължават да отговарят на тези стандарти. По този начин на Комисията следва да бъде възложено да подготви процедура по сертифициране за създаването на безопасни и сигурни зони за паркиране в Съюза.
- (17) В интерес на безопасността на движението по пътищата и на правоприлагането всички водачи следва да бъдат напълно запознати с правилата за времето на управление и почивка, както и с опасностите, до които умората води. Във връзка с това от значение е да има лесно достъпна информация за наличните условия за почивка. Поради това Комисията следва да предостави информация за безопасните и сигурни зони за паркиране чрез лесен за ползване уебсайт. Тази информация следва периодично да се актуализира.
- (18) За да се гарантира непрекъснатата безопасност и сигурност на зоните за паркиране, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с установяването на стандарти за нивото на обслужване в безопасните и сигурни зони за паркиране и процедурите за сертифициране на безопасността и сигурността на тези зони. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да извърши подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>(5)</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при изготвянето на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с изготвянето на делегираните актове.
- (19) В преработените насоки за TEN-T, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(6)</sup>, се предвижда създаването на зони за паркиране по автомагистралите приблизително на всеки 100 km, за да се осигури на ползвателите на пътища с търговска цел пространство за паркиране, което има съответното ниво на безопасност и сигурност. За да се ускори и насърчи изграждането на подходяща инфраструктура за паркиране, е важно да съществуват достатъчно възможности за съфинансиране от Съюза в съответствие с настоящите и бъдещите правни актове на Съюза, които определят условията за тази финансова подкрепа.
- (20) Много от автомобилните превози в Съюза включват фериботен или железопътен превоз за част от пътуването. Поради това следва да бъдат предвидени ясни подходящи разпоредби относно почивките и прекъсванията при такива превози.

<sup>(5)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

- (21) Понякога водачите се сблъскват с непредвидими обстоятелства, поради които достигането до желаното място за ползване на седмичните почивки, без да се нарушат правилата на Съюза, става невъзможно. Желателно е водачите да се улеснят при справянето с тези обстоятелства и да им се даде възможност да стигнат до мястото си за седмична почивка. Такива извънредни обстоятелства са внезапни, неизбежни и непредвидими, при които неочаквано става невъзможно да се изпълнят изцяло разпоредбите на регламента за кратък период от време. Поради това не може да има системно позоваване на такива обстоятелства, за да се избегне спазването на настоящия регламент. С цел да се гарантира правилното прилагане, водачът следва да документира тези извънредни обстоятелства, които водят до отклоняване от правилата. Освен това защитна разпоредба следва да гарантира, че времето на управление не е прекалено дълго.
- (22) За да се намалят и предотвратят различията в практиката на правоприлагане и да се повишат още повече ефективността и ефикасността на трансграничното правоприлагане, от решаващо значение е да се установят ясни правила за редовно административно сътрудничество между държавите членки.
- (23) Държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че националните правила относно санкциите, приложими при нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 и на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup>, се прилагат по ефективен, пропорционален и възпиращ начин. Важно е да се осигури лесен достъп на специалистите до информацията относно санкциите, които се прилагат във всяка една държава членка. Европейският орган по труда, създаден с Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(8)</sup> може да улесни този достъп като направи информацията достъпна чрез единния уебсайт за целия Съюз, създаден с Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(9)</sup> и служещ като единен портал за достъп до информационните източници и услуги на равнището на Съюза и на национално равнище на всички официални езици на Съюза.
- (24) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за изясняване на разпоредбите от посочения регламент и за установяване на общи подходи към тяхното прилагане и изпълнение. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(10)</sup>.
- (25) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕС) № 165/2014, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на подробни разпоредби за еднаквото прилагане на задължението за записване и съхраняване на данни относно всяко пресичане на границата на превозно средство и дейности, както и подробни разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на разпоредбите относно изискванията за данните и функционирането, и монтирането на тахографи. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.
- (26) За да се увеличи ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, следва да се използват пълноценно съществуващите интелигентни тахографски системи, а интелигентните тахографи да станат задължителни и за превозите с лекотоварни превозни средства над определена маса, които извършват международни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури по-точно установяване на местоположението.
- (27) Ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, бързото развитие на новите технологии, цифровизацията в икономиката на Съюза и необходимостта от еднакви условия на конкуренция между дружествата в международния автомобилен транспорт налагат съкращаване на преходния период за монтирането на интелигентни тахографи в регистрираните превозни средства. Интелигентните тахографи ще допринесат за опростяване на проверките и по този начин ще улеснят работата на националните органи.

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

<sup>(8)</sup> Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на Европейски орган по труда, за изменение на регламенти (ЕО) № 883/2004, (ЕС) № 492/2011 и (ЕС) 2016/589 и за отмяна на Решение (ЕС) 2016/344 (ОВ L 186, 11.7.2019 г., стр. 21).

<sup>(9)</sup> Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 година за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (28) За да се гарантира, че интелигентните тахографи са от полза за водачите, превозвачите и контролните органи в най-кратки срокове, включително с автоматичното регистриране на преминаването на границите, съществуващият автомобилен парк следва да се оборудва с такива устройства в рамките на подходящ срок след влизането в сила на подробните технически разпоредби. Този срок ще осигури достатъчно време за подготовка.
- (29) В превозни средства, които не са оборудвани с интелигентен тахограф, преминаването на границите на държавите членки следва да се регистрира в тахографа на най-близкото възможно място за спиране на границата или след нея.
- (30) Регистрирането на дейностите в тахографа е важна част от работата на водачите. Следователно от решаващо значение е на водачите да се осигури подходящо обучение за това как да използват новите характеристики на тахографите, които се пускат на пазара. В качеството си на работодатели, транспортните предприятия следва да поемат разходите, свързани с това обучение.
- (31) Служителите на контролните органи, които проверяват съответствието с приложимото право на Съюза в сектора на автомобилния транспорт, са изправени пред предизвикателства, дължащи се на използването на различни видове тахографски устройства и на бързо развиващите се комплексни техники за манипулиране. Такъв е по-специално случаят, когато тези проверки се извършват на пътя. Следователно от решаващо значение е на служителите на контролните органи да се осигури подходящо обучение, за да се гарантира, че са запознати с най-новите технологични разработки и техники за манипулиране.
- (32) За да се ограничи тежестта за транспортните предприятия и контролните органи, когато служител на контролен орган премахне пломбите на тахографа за контролни цели, при определени добре документирани обстоятелства следва да бъде разрешено повторното запечатване от служителя на контролния орган.
- (33) Като отчита непрекъснатото развитие на технологиите, Комисията проучва възможността за разработване на нови технически решения, които предлагат същите ползи и сигурност като интелигентните тахографи, при същите или по-ниски свързани разходи.
- (34) Важно е транспортните предприятия, установени в трети държави да се подчиняват на правила, еквивалентни на правилата на Съюза, когато извършват автомобилни превози на територията на Съюза. Комисията следва да извърши оценка на изпълнението на този принцип на равнището на Съюза и да предложи подходящи решения, които да бъдат договорени в рамките на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози („Спогодбата АЕТР“).
- (35) Превозът на товари се различава от превоза на пътници. Поради това Комисията следва да направи оценка дали могат да бъдат предложени по-подходящи правила за превоза на пътници, особено за случайните превози по смисъла на член 2, точка 4) от Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(11)</sup>.
- (36) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно подобряване на безопасността на движението по пътищата и работните условия за водачи в рамките на Съюза посредством хармонизиране на правилата относно времето на управление, прекъсванията и почивките в автомобилния транспорт и хармонизирането на правилата относно употребата и въвеждането на тахографи не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради естеството на целите могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (37) Поради това регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

- 1) В член 2, параграф 1 се вмъква следната буква:

„аа) считано от 1 юли 2026 г., на товари при международни превози или при каботажни превози, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, превишава 2,5 тона; или“

<sup>(11)</sup> Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) буква аа) се заменя със следния текст:

„аа) превозни средства или състави от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, които се използват за:

i) превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача в хода на неговата работа или

ii) за доставка на товари, които са произведени по занаятчийски начин,

само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозното средство не представлява основната дейност на водача, и превозът не се извършва за чужда сметка или срещу възнаграждение;“

б) вмъква се следната буква:

„за) превозни средства с максимално допустима маса, включително всяко ремарке или полуремарке, превишаваща 2,5 и непревишаваща 3,5 тона, които се използват за превоз на товари, когато превозът не се извършва за чужда сметка или срещу възнаграждение, а за сметка на дружеството или на водача, и когато управлението не представлява основната дейност на лицето, управляващо превозното средство;“

3) В член 4 се добавя следната буква:

„с) „превоз с нетърговска цел“ означава всеки автомобилен превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица и който няма връзка с професионална или търговска дейност.“

4) Член 6, параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. Водачът регистрира като друга работа всяко време, прекарано съгласно описаното в член 4, буква д), както и всяко време, прекарано в управление на превозно средство, използвано за търговски операции, които не попадат в обхвата на настоящия регламент, и регистрира всички периоди на разположение, определени в член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО в съответствие с член 34, параграф 5, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета (\*). Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатка или като се използват устройствата за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване.

(\* ) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).“

5) В член 7 се добавя следната алинея:

„Водач, който участва в екипно управление, може да ползва прекъсване от 45 минути в превозно средство, управлявано от друг водач, при условие че водачът, който ползва прекъсването, не помага на водача, който управлява превозното средство.“

6) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграф 6 се заменя със следния текст:

„б. На всеки две последователни седмици водачът ползва поне:

а) две нормални седмични почивки, или



б) една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа.

Седмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода след края на предишната седмична почивка.

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

За целите на настоящия параграф се счита, че водачът извършва международен превоз, когато започва двете последователни намалени седмични почивки извън държавата членка на установяване на работодателя и извън държавата на мястото на пребиваване на водача.“;

б) вмъква се следният параграф:

„6б. Всяко намаляване на седмичните почивки се компенсира с равностойна почивка, която се ползва без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.

Когато две намалени седмични почивки се ползват последователно в съответствие с параграф 6, трета алинея, следващата седмична почивка се предшества от почивка, ползвана като компенсация за тези две намалени седмични почивки.“;

в) параграф 8 се заменя със следния текст:

„8. Нормалните седмични почивки и всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки, не се ползва в превозно средство. Тя се ползва при подходящо, съобразено с особеностите на пола настаняване в подходящи условия за спане и санитарни съоръжения.

Всички разходи за настаняване извън превозното средство се покриват от работодателя.“;

г) вмъква се следният параграф:

„8а. Транспортните предприятия организират работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в експлоатационния център на работодателя, където са нормално базирани и където започва седмичната им почивка, в държавата членка на установяване на работодателя, или да се върнат на мястото си на пребиваване в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползват поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа като компенсация за намалена седмична почивка.

Когато обаче водачът е ползвал две последователни намалени седмични почивки в съответствие с параграф 6, транспортното предприятие организира работата на водача по такъв начин, че той да може да се върне още преди началото на нормалната седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация.

Предприятието документира начина, по който изпълнява това задължение, и съхранява документацията в своите помещения, за да я предостави при поискване от контролните органи.“;

д) добавя се следният параграф:

„10. Не по-късно от 21 август 2022 г. Комисията оценява и докладва на Парламента и на Съвета дали могат да бъдат приети по-подходящи правила за водачите, извършващи случаен превоз на пътници, както е определено в член 2, точка 4 от Регламент (ЕО) № 1073/2009.“

7) Вмъква се следният член:

„Член 8а

1. Комисията гарантира, че информацията за безопасни и сигурни зони за паркиране е лесно достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници. Комисията публикува списък на всички зони за паркиране, които са сертифицирани, за да осигури на водачите подходящо:

— установяване и предотвратяване на проникване;

- осветление и видимост;
- точка за контакт и процедури при извънредни случаи;
- съобразени с особеностите на половете хигиенни условия;
- възможности за закупуване на храни и напитки;
- връзки, позволяващи комуникация;
- електрозахранване.

Списъкът на тези зони за паркиране се предоставя на разположение на единен официален уебсайт, който се актуализира редовно.

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 23а за установяване на стандарти, предоставящи допълнителни подробности относно нивото на обслужване и сигурността по отношение на зоните, посочени в параграф 1, и относно процедурите за сертифициране на зоните за паркиране.

3. Всички сертифицирани зони за паркиране могат да посочват, че са сертифицирани в съответствие със стандартите и процедурите на Съюза.

В съответствие с член 39, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (\*), държавите членки насърчават създаването на пространства за паркиране за ползвателите на пътища с търговска цел.

4. До 31 декември 2024 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно наличието на подходящи условия за почивка на водачите и на безопасни условия за паркиране, както и относно създаването на безопасни и сигурни зони за паркиране, сертифицирани в съответствие с делегираните актове, посочени в параграф 2. В този доклад могат да се изброяват мерките за увеличаване на броя и качеството на безопасните и сигурни зони за паркиране.

---

(\* Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).“

8) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Чрез дерогация от член 8, когато водач придружава превозно средство, което се транспортира с ферибот или влак, и ползва нормална дневна почивка или намалена седмична почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти за други дейности с обща продължителност не повече от един час. По време на посочената нормална дневна почивка или намалена седмична почивка водачът трябва да има достъп до спална кабина, койка или кушетка.

По отношение на нормалните седмични почивки тази дерогация се прилага само за пътувания с ферибот или влак, когато:

- а) пътуването е с планирана продължителност 8 часа или повече; и
- б) водачът има достъп до спална кабина във ферибота или във влака.“

б) параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Всяко време, прекарано в пътуване до мястото на поемане на управлението на превозното средство, попадано в обхвата на настоящия регламент, или при завръщане от такова място, когато превозното средство не се намира в дома на водача, нито в експлоатационния център на работодателя, където водачът нормално е базиран, не се отчита за почивка или прекъсване, освен ако водачът не е на ферибот или влак и има достъп до спална кабина, койка или кушетка.“

9) Въмква се следният член:

„Член 9а

До 31 декември 2025 г. Комисията изготвя и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който се прави оценка на използването на системи за автономно управление в държавите членки. Този доклад отделя специално внимание на потенциалното въздействие на тези системи върху правилата за времето на управление и почивка. Този доклад се придружава по целесъобразност от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.“

10) В член 10 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Транспортното предприятие не плаща на водачите, които са наети от него или са предоставени на негово разположение, никакви възнаграждения, дори под формата на премии или добавки към заплатата, свързани с пропътуваните разстояния, скоростта на доставката и/или количеството превозени товари, ако такова възнаграждение е от естество да застраши безопасността на движението по пътищата и/или насърчава нарушение на настоящия регламент.“

11) В член 12 се добавят следните параграфи:

„При условие че безопасността на движението по пътищата не е застрашена, при извънредни обстоятелства водачът може да се отклони от разпоредбите на член 6, параграфи 1 и 2 и член 8, параграф 2, като превиши дневното и седмичното време на управление с до един час, за да стигне до експлоатационния център на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за ползване на седмична почивка.

При същите условия водачът може да превиши дневното и седмичното време на управление с до два часа, за да стигне до експлоатационния център на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за ползване на нормална седмична почивка, при условие че непосредствено преди допълнителното управление е ползвано непрекъснато прекъсване от 30 минути.

Водачът ръчно посочва причината за това отклонение в регистрационния лист на записващото оборудване или на разпечатка от записващото оборудване, или в графика на своите дежурства най-късно при пристигането на желаното място или в подходящото място за престой.

Всеки период на удължаване се компенсира с равностойна почивка, ползвана наведнъж с друга почивка преди края на третата седмица след въпросната седмица.“

12) в член 13, параграф 1 се изменя, както следва:

а) буква д) се заменя със следния текст:

„д) превозни средства, използвани изключително на острови или в региони, изолирани от останалата част на националната територия, с площ, непревишаваща 2 300 квадратни километра, които не са свързани с останалата част на националната територия с мост, брод или тунел, отворен за ползване от моторни превозни средства, и които не граничат с друга държава членка;“;

б) добавят се следните букви:

„р) превозни средства или състави от превозни средства, превозващи строителни машини за нуждите на строително предприятие в радиус до 100 километра от базата на предприятието, при условие че управлението на превозните средства не представлява основна дейност за водача;“;

с) превозни средства, които се използват за доставяне на готова бетонна смес.“;

13) В член 14 параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. При спешни случаи държавите членки могат, при извънредни обстоятелства, да предоставят временно изключение за срок, непревишаващ 30 дни, което надлежно се обосновава и незабавно се съобщава на Комисията. Комисията публикува незабавно тази информация на публичен уебсайт.“

14) Член 15 се заменя със следния текст:

„Член 15

Държавите членки гарантират, че водачите на превозни средства, посочени в член 3, буква а), попадат в обхвата на националните правила, които осигуряват достатъчна защита по отношение на допустимото време на управление и задължителните прекъсвания и периоди на почивка. Държавите членки информират Комисията за съответните национални правила, приложими към тези водачи.“

15) В член 16, параграф 3 буква а) се заменя със следния текст:

„а) включва всички данни, посочени в параграф 2, за минимален период, обхващащ деня на проверката и предходните 56 дни; тези данни трябва да бъдат актуализирани на редовни интервали с продължителност, непревишаваща един месец;“

16) В член 19 параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕС) № 165/2014, и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции трябва да бъдат ефективни и съразмерни на тежестта на нарушенията, както е посочено в приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*), както и възпиращи и недискриминационни. Нарушенията на настоящия регламент и на Регламент (ЕС) № 165/2014 не могат да бъдат подлагани на повече от една санкция или процедура. Държавите членки нотифицират Комисията за тези разпоредби и мерки, заедно с метода и критериите, избрани на национално равнище за оценка на тяхната пропорционалност. Държавите членки нотифицират незабавно всички последващи изменения, които ги засягат. Комисията уведомява държавите членки за тези разпоредби и мерки, както и за всякакви техни изменения. Комисията гарантира, че тази информация се публикува на специален публичен уебсайт на всички официални езици на Съюза, съдържащ подробна информация относно тези санкции, приложими в държавите — членки.

(\*) Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО по отношение на социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).“

17) Член 22 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите членки работят в тясно сътрудничество помежду си и си оказват съдействие без ненужно забавяне, за да улесняват съгласуваното прилагане на настоящия регламент и ефективното му изпълнение в съответствие с изискванията по член 8 от Директива 2006/22/ЕО.“;

б) в параграф 2 се добавя следната буква:

„в) друга конкретна информация, включително за степента на риск на предприятието, от която може да произтекат последици за спазването на настоящия регламент.“;

в) вмъкват се следните параграфи:

„3а. За целите на обмена на информация в рамките на настоящия регламент държавите членки използват органите за взаимодействие в Общността, определени съгласно член 7 от Директива 2006/22/ЕО.

3б. Взаимното административно сътрудничество и взаимопомощта се предоставят безплатно.“

18) Въмъква се следният член:

„Член 23а

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8а, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 20 август 2020 г.

Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (\*).

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 8а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

---

(\*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

19) В член 24, параграф 2 се заменя със следния текст:

„2а. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (\*).

2а. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

---

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

20) В член 25 параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. В случаите, посочени в параграф 1, буква б), Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят общи подходи.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2а.“

## Член 2

Регламент (ЕС) № 165/2014 се изменя, както следва:

1) В член 1, параграф 1 първа алинея се заменя със следния текст:

„1. В настоящия регламент се установяват задължения и изисквания във връзка с производството, монтирането, използването, изпитването и контрола на тахографи, използвани в автомобилния транспорт с цел проверка на съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006, регламенти (ЕО) № 1071/2009 (\*), (ЕО) № 1072/2009 (\*\*), (ЕО) № 1073/2009 (\*\*\*) на Европейския парламент и на Съвета, Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*\*\*\*), директиви 92/6/ЕИО (\*\*\*\*\*) и 92/106/ЕИО на Съвета (\*\*\*\*\*), и що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, директиви 96/71/ЕО (\*\*\*\*\*), 2014/67/ЕС (\*\*\*\*\*\*) и (ЕС) 2020/1057 (\*\*\*\*\*\*) на Европейския парламент и на Съвета.

(\*) Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. 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 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

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

(\*\*\*) Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

(\*\*\*\*) Директива 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).

(\*\*\*\*\*) 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 (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).

(\*\*\*\*\*\*) Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

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

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

(\*\*\*\*\*\*) Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 49).“

2) В член 3 параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. Не по-късно от три години след края на годината на влизане в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, втора алинея, които определят спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, следните категории превозни средства, извършващи дейност в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, се оборудват с интелигентен тахограф съгласно членове 8, 9 и 10 от настоящия регламент:

а) превозни средства, оборудвани с аналогов тахограф;

б) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими до 30 септември 2011 г.;

в) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими от 1 октомври 2011 г.; и

г) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими от 1 октомври 2012 г.

4а. Не по-късно от четири години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, втора алинея, превозните средства, които са оборудвани с интелигентен тахограф, отговарящ на изискванията на приложение IV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията (\*), и които извършват дейност в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, се оборудват с интелигентен тахограф съгласно членове 8, 9 и 10 от настоящия регламент.

(\*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1).“

3) В член 4, параграф 2 след четвъртото тире се вмъква следното тире:

„— да разполагат с достатъчен капацитет памет за съхранение на всички данни, изисквани съгласно настоящия регламент;“

4) Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

#### **Защита на данните**

1. Държавите членки гарантират, че обработването на лични данни в рамките на настоящия регламент се извършва единствено с цел проверка на съответствието с настоящия регламент и с регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009, (ЕО) № 1073/2009, директиви 2002/15/ЕО, 92/6/ЕИО и 92/106/ЕИО и що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, директиви 96/71/ЕО, 2014/67/ЕС и (ЕС) 2020/1057.

2. По-специално държавите членки гарантират, че личните данни са защитени срещу употреба, която не е строго свързана с правните актове на Съюза, посочени в параграф 1, по отношение на:

- а) използването на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 8;
- б) използването на връзка от разстояние за контролни цели съгласно член 9, използването на тахографи с интерфейс съгласно член 10, електронния обмен на информацията относно картите на водача съгласно член 31, и по-специално всякакъв трансграничен обмен на такива данни с трети държави; и
- в) съхраняването на записи от страна на транспортните предприятия съгласно член 33.

3. Дигиталните тахографи се проектират така, че да се гарантира неприкосновеността на личния живот. Обработват се само данни, които са необходими за целите, посочени в параграф 1.

4. Собствениците на превозни средства, транспортните предприятия и/или всеки друг заинтересован субект се съобразяват със съответните разпоредби за защита на личните данни, когато е приложимо.“

5) Член 8, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. За да се улесни проверката на спазването на съответното законодателство, местоположението на превозното средство се регистрира автоматично на следните точки или на най-близката до тях точка, където има спътников сигнал:

- мястото на започване на дневен работен период;
- всеки път, когато превозното средство пресича границата на държава членка;
- всеки път, когато превозното средство извършва товарене или разтоварване;
- на всеки три часа от общото време на управление; и
- мястото на приключване на дневен работен период.

С цел улесняване на проверката на спазването, извършвана от контролните органи, интелигентният тахограф записва също така дали превозното средство е било използвано за превоз на товари или пътници съгласно изискването по Регламент (ЕО) № 561/2006.

За тези цели превозните средства, които се регистрират за първи път 36 месеца след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, първа алинея, се оборудват с тахограф, свързан към услуга за позициониране, функционираща чрез спътникова навигационна система.

Въпреки това вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, посочени във второто и третото тире от първа алинея, и във втората алинея се отнася за превозните средства, регистрирани в дадена държава членка за първи път в продължение на повече от две години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, втора алинея, без да се засяга задължението за преоборудване на някои превозни средства на по-късен етап в съответствие с член 3, параграф 4.“

6) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следния текст:

„2. Три години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, втора алинея, държавите членки снабдяват в подходяща степен своите контролни органи с необходимото оборудване за дистанционно ранно откриване, което да позволява предаването на данни, посочено в настоящия член, като вземат предвид своите конкретни изисквания и стратегии за гарантиране на изпълнението. Дотогава държавите членки могат да решат дали да оборудват своите контролни органи с такова оборудване за дистанционно ранно откриване.“;

б) параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. Посочената в параграф 1 връзка се осъществява с тахографа само когато това е поискано чрез оборудването на контролните органи. Връзката е защитена, за да се гарантира целостта на данните и удостоверяването на автентичността на контролните уреди за регистриране и на контролното оборудване. Достъпът до съобщените данни се ограничава до контролните органи, оправомощени да проверяват за нарушения на правните актове на Съюза, посочени в член 7, параграф 1, и на настоящия регламент, и до сервизите, доколкото това е необходимо, за да се провери правилното функциониране на тахографа.“;

в) в параграф 4 се добавя следното тире:

„— превишаване на максималното време на управление.“

7) В член 10 се добавя следният параграф:

„Тахографите на превозни средства, регистрирани за първи път в държава членка в продължение на повече от две години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, втора алинея, се оборудват с посочения в параграф 1 интерфейс.“

8) Член 11 се изменя, както следва:

а) първата алинея се заменя със следния текст:

„За да се гарантира съответствието на интелигентните тахографи с принципите и изискванията, установени в настоящия регламент, Комисията приема чрез актове за изпълнение подробните разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на членове 8, 9 и 10, с изключение на разпоредби, които биха предвидили регистрирането на допълнителни данни от тахографа.

До 21 август 2021 г. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя подробни разпоредби за еднаквото прилагане на задължението за вписване и съхраняване на данните, свързани с всяко преминаване на границите от превозното средство и дейностите, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея, второ и трето тире и в член 8, параграф 1, втора алинея.

До 21 февруари 2022 г. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на правилата относно изискванията за данните и функционирането, включително членове 8, 9 и 10 от настоящия регламент, както и за монтирането на тахографи за превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, буква аа) от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.“;



б) във втора алинея уводното изречение се заменя със следния текст:

„Подробните разпоредби, посочени в първа, втора и трета алинея от настоящия член:“

9) В член 22, параграф 5 трета и четвърта алинея се заменят със следния текст:

„Свалените или счупени пломби се заменят от одобрен монтьор или сервиз без необосновано забавяне и най-късно в срок от седем дни след свалянето или счупването им. Когато пломбите са свалени или счупени за целите на контрола, те могат да бъдат заменени от служител на контролен орган, снабден с оборудване за пломбиране и уникална специална маркировка, без ненужно забавяне.

Когато служител на контролен орган сваля пломба, контролната карта се слага в тахографа от момента на свалянето на пломбата до приключването на проверката, включително в случай на поставяне на нова пломба. Служителят на контролен орган прави писмено заявление, съдържащо най-малко следната информация:

- идентификационен номер на превозното средство;
- име на служителя на контролния орган;
- контролен орган и държава членка;
- номер на контролната карта;
- номер на свалената пломба;
- дата и час на сваляне на пломбата;
- номер на новата пломба, когато служителят на контролния орган е поставил нова пломба.

Преди замяната на пломбите се извършва проверка и калибриране на тахографа в одобрен сервиз, освен когато пломбата е свалена или счупена за целите на контрола и заменена от служител на контролен орган.“

10) В член 26 се вмъква следният параграф:

„7а. Компетентният орган на държавата членка по издаване може да изиска водачът да замени картата на водача с нова, ако това е необходимо, за да се спазят съответните технически спецификации.“


11) Член 34 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:


„1. Водачите използват тахографски листове или карти на водача всеки ден, през който управляват превозно средство, считано от момента на поемането му. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат изваждани преди края на дневния работен период, освен ако има специално разрешение за това или това е необходимо за въвеждането на символа на държавата след преминаване на граница. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат използвани за по-дълъг период от време от този, за който са предназначени.“;

б) в параграф 5, буква б) се изменя, както следва:

i) подточка iv) се заменя със следния текст:

„iv) обозначен със символа : прекъсвания, почивка, годишен отпуск или отпуск по болест.“;

ii) вмъква се следната подточка:

„v) обозначен със символа за „ферибот/влак“: В допълнение към символа : почивката, прекарана на ферибот или влак, както се изисква съгласно член 9 от Регламент (ЕО) № 561/2006.“;

в) в параграф 6 се добавя следната буква:

„e) символите на държавите, в които започва и приключва дневният работен период. Водачът въвежда също така символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото си спиране в тази държава членка. Това първо спиране се извършва на най-близкото възможно място за спиране на или след границата. Когато преминаването на границата на държава членка се осъществява с ферибот или влак, водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане.“

г) параграф 7 се заменя със следния текст:

„7. Водачът въвежда в дигиталния тахограф символите на държавите, в които започва и приключва дневният работен период.

От 2 февруари 2022 г. водачът въвежда също така символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото си спиране в тази държава членка. Това първо спиране се извършва на най-близкото възможно място за спиране на или след границата. Когато преминаването на границата на държава членка се осъществява с ферибот или влак, водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане.

Държавите членки могат да изискват от водачите на превозни средства, осъществяващи превози на тяхна територия, да добавят по-подробни географски данни към символа на държавата, при условие че тези държави членки са уведомили Комисията за тези подробни географски данни преди 1 април 1998 г.

Не е необходимо водачите да въвеждат информацията, посочена в първа алинея, ако тахографът автоматично регистрира данните за местоположението в съответствие с член 8.“

12) Член 36 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) подточка i) се заменя със следния текст:

„i) тахографските листове за текущия ден и за предходните 56 дни,“;

ii) подточка iii) се заменя със следния текст:

„iii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 56 дни.“;

б) параграф 2, подточка ii) се заменя със следния текст:

„ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 56 дни.“

### Член 3

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

При все това член 1, точка 15) и член 2, точка 12) се прилагат, считано от 31 декември 2024 г.

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

Съставено в Брюксел на 15 юли 2020 година.

За Европейския парламент

Председател

D.M. SASSOLI

За Съвета

Председател

J. KLOECKNER

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1055 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 15 юли 2020 година****за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Опитът при прилагането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 <sup>(4)</sup> и Регламент (ЕО) № 1072/2009 <sup>(5)</sup> на Европейския парламент и на Съвета показва, че в предвидените в тези регламенти правила има възможност за внасяне на подобрение по редица въпроси.
- (2) Досега и освен ако не е предвидено друго в националното право, правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагат за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона или състави от превозни средства, които не превишават това ограничение. Броят на тези предприятия, които извършват както вътрешни, така и международни превози, нараства. В резултат на това няколко държави членки взеха решение да прилагат към тези предприятия правилата за достъп до професията автомобилен превозвач, предвидени в Регламент (ЕО) № 1071/2009. За да се избегнат евентуални празноти и за да се осигури минимално равнище на професионализация на сектора, работещ с моторни превозни средства, предназначени изключително за превоз на товари и които са с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона, посредством общи правила и по този начин да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, посоченият регламент следва да бъде изменен. Изискванията за достъп до професията следва да станат задължителни за превозвачи, използващи моторни превозни средства или състави от превозни средства, извършващи международни превози, които са предназначени изключително за превоз на товари и с допустима максимална маса в натоварено състояние надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона, занимаващи се с международни превози.
- (3) Съгласно Регламент (ЕО) № 1072/2009 някои дейности в международния автомобилен превоз на товари са освободени от изискването за притежаване на лиценз на Общността за достъп до европейския пазар на автомобилни превози на товари. В рамките на организацията на този пазар предприятията за автомобилен превоз на товари, които превозват товари с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 2,5 тона, следва да бъдат освободени от изискването за лиценз на Общността или от всякакъв друг вид разрешително за превоз.
- (4) Въпреки че превозните средства с допустима максимална маса в натоварено състояние под определен праг са изключени от обхвата на Регламент (ЕО) № 1071/2009, в него е предвидена възможността държавите членки да прилагат част или всички негови разпоредби спрямо въпросните превозни средства.
- (5) В допълнение към изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 1071/2009, понастоящем държавите членки имат право да наложат и други изисквания за достъп до професията автомобилен превозвач. Тази възможност не се оказва наложително необходима и доведе до различия по отношение на достъпа. Поради това тя следва да бъде премахната.

<sup>(1)</sup> ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 38.

<sup>(2)</sup> ОВ С 176, 23.5.2018 г., стр. 57.

<sup>(3)</sup> Позиция на Европейския парламент от 4 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 7 април 2020 г. (ОВ С 153, 7.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. 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 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

- (6) За да се противодейства на явлението на т.нар. дружества „пощенски кутии“ и да се гарантират лоялна конкуренция и равнопоставени условия на вътрешния пазар, е необходимо да се гарантира, че автомобилните превозвачи, установени в дадена държава членка, имат действително и трайно присъствие в тази държава членка и осъществяват транспортната си дейност оттам. Поради това и с оглед на натрупания опит е необходимо да бъдат пояснени и засилени разпоредбите по отношение на действителното и трайното установяване, като същевременно се избягва налагането на прекомерна административна тежест.
- (7) Действителното и трайно присъствие в държавата членка на установяване следва по-специално да изисква предприятието да извършва превози с подходящото техническо оборудване, разположено в тази държава членка.
- (8) Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисква предприятията да осъществяват ефективно и непрекъснато своите превози със съответното техническо оборудване и съоръжения в експлоатационен център, разположен в държавата членка на установяване, и позволява да се установят допълнителни изисквания на национално равнище, най-честото изискване от които е изискването да се осигурят места за паркиране в държавата членка на установяване. При все това тези неравномерно прилагани изисквания не са достатъчни, за да се осигури действителна връзка с тази държава членка, за да се противодейства ефикасно на дружествата „пощенски кутии“ и да се намали рискът от системни каботажни превози и водачи-номади, организирани от предприятие, в което превозните средства не се връщат. Като се има предвид, че за да се осигури правилното функциониране на вътрешния пазар в областта на транспорта могат да бъдат необходими специфични правила относно правото на установяване и предоставянето на услуги, е целесъобразно да се хармонизират допълнително изискванията за установяването и да се засилят изискванията, свързани с присъствието на превозните средства, използвани от превозвача в държавата членка на установяване. Определянето на ясен минимален интервал от време, през който превозното средство трябва да се върне, също допринася за осигуряване на правилното поддържане на превозните средства с техническото оборудване, намиращо се в държавата членка на установяване, и улеснява контрола.

Цикълът на тези връщания следва да бъде синхронизиран с установеното в Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(6)</sup> задължение на транспортното предприятие да организира превозите си по начин, който дава възможност на водача да се връща у дома най-малко на всеки четири седмици, така че двете задължения да могат да бъдат изпълнени чрез връщането на водача заедно с превозното средство най-малко на всеки втори цикъл от четири седмици. Това синхронизиране укрепва правото на водача да се връща и намалява риска превозното средство да трябва да се връща, само за да се изпълни това ново изискване за установяване. При все това изискването за връщане в държавата членка на установяване следва да не изисква провеждането на определен брой превози в държавата членка на установяване или по друг начин да ограничава възможността за предоставяне на услуги от страна на превозвачите в рамките на вътрешния пазар.

- (9) Доколкото достъпът до професията автомобилен превозвач зависи от добрата репутация на съответното предприятие, са необходими пояснения по отношение на лицата, чието поведение трябва да бъде взето предвид, административните процедури, които трябва да бъдат следвани, и сроковете във връзка с възстановяването на правата, когато ръководителят на транспортната дейност е загубил добра репутация.
- (10) С оглед на вероятността да засегнат значително условията за лоялна конкуренция на пазара на автомобилни превози на товари, тежките нарушения на националните данъчни разпоредби следва да бъдат добавени към елементите, свързани с оценката на добрата репутация.
- (11) С оглед на вероятността да засегнат значително пазара на автомобилни превози на товари и социалната закрила на работниците, тежките нарушения на правилата на Съюза относно командироването на работници в областта на автомобилния транспорт, каботажния превоз и приложимото право към договорни задължения следва да бъдат добавени към елементите, свързани с оценката на добрата репутация.
- (12) Предвид значението на лоялната конкуренция на вътрешния пазар, при оценката на добрата репутация на ръководителите на транспортната дейност и на транспортните предприятия следва да се вземат предвид нарушенията на правилата на Съюза, свързани с този въпрос, включително на правилата относно достъпа до пазара, като правилата за каботажните превози. Редът и условията за оправомощаване на Комисията да определя степента на тежест на съответните нарушения следва да бъдат съответно изяснени.
- (13) Националните компетентни органи са имали затруднения при определяне на документите, които предприятията могат да подават с цел доказване на финансовата им стабилност, по-конкретно при липса на заверени годишни счетоводни отчети. Правилата относно доказателствата, необходими за доказване на финансовата стабилност, следва да бъдат изяснени.

<sup>(6)</sup> 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, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- (14) Предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари с моторни превозни средства или състави от превозни средства, предназначени изключително за превоз на товари и извършващи международни превози, и които имат допустима максимална маса в натоварено състояние надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона, следва да имат минимална финансова стабилност, за да гарантират, че разполагат със средства да извършват превози на стабилна и дългосрочна основа. Тъй като обаче извършваните с тези превозни средства превози обикновено са с ограничен мащаб, съответните изисквания за финансова стабилност следва да бъдат по-облекчени от онези, приложими за превозвачите, използващи превозни средства над това ограничение. При определянето на необходимата финансова стабилност следва да се вземат предвид съставите от превозни средства. Компетентният орган следва да приложи по-високото ниво на финансови изисквания, ако допустимата максимална маса в натоварено състояние на състава от превозни средства надвишава 3,5 тона.
- (15) За да се установят и поддържат високи стандарти за предприятията, без това да се отрази негативно върху вътрешния пазар на автомобилни превози, държавите членки следва да могат да прилагат финансовите изисквания относно използването на тежки превозни средства и за предприятията, установени на тяхна територия, по отношение на превозните средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона.
- (16) За да се осигури надеждност на сектора на автомобилния транспорт и да се подобри събирането на дълговете към органи, уредени в публичното право, държавите членки следва да имат възможността да изискват спазване на задълженията за плащане към публични образувания, като дългове, свързани с ДДС, и вноски за социално осигуряване, и да изискват предприятията да не са обект на производства, образувани за защита на техните активи.
- (17) Информацията за превозвачите, съдържаща се в националните електронни регистри, следва да бъде възможно най-пълна и актуална, за да позволява на националните органи, отговарящи за прилагането на съответните правила, да разполагат с достатъчно данни за разследваните превозвачи. По-специално, информацията относно регистрационния номер на превозните средства на разположение на превозвачите и класифицирането на риска на превозвачите следва да позволят по-добро национално и трансгранично прилагане на разпоредбите на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009. Поради това правилата относно националния електронен регистър следва да бъдат съответно изменени.
- (18) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да приема, наред с другото, техническите процедури за електронна справка в националните електронни регистри на другите държави членки. Това може да включва процедури, които са необходими, за да се гарантира, че компетентните органи имат достъп по време на проверките на пътя до хармонизираното класифициране на риска на дадено предприятие съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (7). Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (8).
- (19) Определението за най-тежко нарушение, отнасящо се до превишаване на дневното време за управление, както е предвидено в приложение IV към Регламент (ЕО) № 1071/2009, не съответства на съществуващата съответна разпоредба в Регламент (ЕО) № 561/2006. Това несъответствие води до несигурност и разминаващи се практики сред националните органи и до трудности при прилагане на въпросните правила. По тази причина определението следва да бъде изяснено, за да се осигури съгласуваност между двата регламента.
- (20) Правилата за вътрешен превоз, извършван временно в дадена приемаша държава членка от превозвачи, установени извън съответната държава членка („каботаж“), следва да бъдат ясни, прости и лесни за прилагане, като същевременно следва да се запази степента на либерализация, постигната досега.
- (21) Каботажните превози следва да спомогнат за увеличаване на коефициента на натоварване на тежкотоварните превозни средства и намаляване на празните курсове и следва да бъдат разрешени, при условие че не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в рамките на съответната държава членка. За да се гарантира, че каботажните превози не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност, на превозвачите следва да не се разрешава да извършват каботажни превози в същата държава членка в рамките на известно време след края на даден период каботажни превози.

(7) Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

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

- (22) Макар че по-нататъшното либерализиране, съдържащо се в член 4 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета<sup>(9)</sup>, в сравнение с каботажните превози по силата на Регламент (ЕО) № 1072/2009 се оказва полезно при насърчаването на комбинирания транспорт и по принцип следва да се запази, необходимо е да се гарантира, че с него не се злоупотребява. Опитът показва, че в някои части на Съюза тази разпоредба се използва системно за заобикаляне на временния характер на каботажа и като основа за трайното присъствие на превозни средства в държава членка, различна от тази, в която е установено предприятието. Съществува риск подобни нелоялни практики да доведат до социален дъмпинг и да изложат на опасност спазването на правната уредба в областта на каботажните превози. Поради това следва да бъде възможно държавите членки да се отклонява от член 4 от Директива 92/106/ЕИО и да прилага разпоредбите относно каботажа, съдържащи се в Регламент (ЕО) № 1072/2009, за разрешаването на такива проблеми, като въведе пропорционално ограничение на непрекъснатото присъствие на превозни средства на своя територия.
- (23) Ефективното и ефикасно прилагане на правилата е предпоставка за лоялна конкуренция на вътрешния пазар. По-нататъшната цифровизация на инструментите за правоприлагане е от съществено значение за освобождаването на капацитет за осигуряване на изпълнението, за намаляването на ненужната административна тежест за международните превозвачи, и по-специално за малките и средни предприятия, за по-ефективното насочване на вниманието към високорисковите превозвачи и за разкриването на измамни практики. Средствата, чрез които автомобилните превозвачи могат да докажат съответствие с правилата за каботажните превози, следва да бъдат разяснени. Проверките на пътя следва да се извършват на базата на транспортните документи и при наличност – на тахографските записи. За да се опрости предоставянето на съответните доказателства и обработката им от компетентните органи, използването и предаването на електронна превозна информация следва да се признава като средство за доказване на съответствието. Форматът, използван за тази цел, следва да гарантира надеждност и достоверност. Като се има предвид нарастващото използване на ефективен електронен обмен на информация в областта на транспорта и логистиката, е важно да се осигури съгласуваност на регулаторните рамки и установяване на разпоредби, насочени към опростяване на административните процедури.
- (24) Транспортните предприятия са адресатите на правилата за международните превози и съответно подлежат на последствията от извършените от тях нарушения. Същевременно, за да се избегнат злоупотреби от страна на предприятията, които договарят транспортни услуги от автомобилни превозвачи на товари, държавите членки следва също така да установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите, в случаите когато им е известно, или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009.
- (25) Европейският орган по труда, чийто обхват на дейностите, както е посочено в член 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(10)</sup>, обхваща Регламент (ЕО) № 1071/2009, ще играе важна роля за подпомагането на държавите членки да прилагат правилно разпоредбите на настоящия регламент. Тази роля по-специално ще се отнася до съгласуваните проверки, улесняването на сътрудничеството и обмена на информация между държавите членки, насърчаването и споделянето на най-добри практики, подкрепата за изграждането на капацитет, обучението и кампаниите за повишаване на осведомеността.
- (26) С цел да се вземат предвид развитието на пазара и техническият прогрес, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на приложения I, II и III към Регламент (ЕО) № 1071/2009 и за изменение на приложения I, II и III към Регламент (ЕО) № 1072/2009. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>(11)</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовка на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовка на делегираните актове.
- (27) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно въвеждане на известна степен на хармонизация в някои области, които досега не са хармонизирани от правото на Съюза, по-специално по отношение на превозите с лекотоварни превозни средства и практиките за правоприлагане, и за сближаване на условията за конкуренция и

<sup>(9)</sup> Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на Европейски орган по труда, за изменение на регламенти (ЕО) № 883/2004, (ЕС) № 492/2011 и (ЕС) 2016/589 и за отмяна на Решение (ЕС) 2016/344 (ОВ L 186, 11.7.2019 г., стр. 21).

<sup>(11)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

подобряване на правоприлагането, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради естеството на преследваните цели в съчетание с трансграничния характер на автомобилните превози могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

- 28) Поради това регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(12)</sup> следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

### Изменения на Регламент (ЕО) № 1071/2009

Регламент (ЕО) № 1071/2009 се изменя, както следва:

- 1) В член 1 параграф 4 се изменя, както следва:

- а) буква а) се заменя със следното:

„а) предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона и които осъществяват изключително вътрешни превози в своята държава членка на установяване;“;

- б) вмъква се следната буква:

„аа) предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 2,5 тона;“;

- в) буква б) се заменя със следното:

„б) предприятия, предоставящи изключително автомобилни превози на пътници с нетърговска цел, или предприятия, чиято основна дейност не е тази на автомобилен превозвач на пътници;“;

- г) добавя се следната алинея:

„За целите на първа алинея, буква б), всеки автомобилен превоз, различен от превоза за чужда сметка или срещу възнаграждение, или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не поражда преки или непреки доходи за водача на превозното средство или други лица и който няма връзка с професионална дейност, се счита за превоз изключително за нетърговски цели.“

- 2) В член 3 параграф 2 се заличава.

- 3) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

#### Условия, свързани с изискването за установяване

1. За да спази изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква а), в държавата членка на установяване предприятието трябва:

- а) да разполага с помещения, в които да може да има достъп до оригиналите на основните си търговски документи, независимо дали са в електронен формат или в друга форма, по-специално своите договори за превоз, документи за превозните средства, с които разполага предприятието, счетоводни документи, документи, свързани с управлението на персонала, трудови договори, документи за социално осигуряване, документи, съдържащи данни за разпределението и командироването на водачите, документи за каботажните превози, времето за а управление и за почивка, както и всякакви други документи, които трябва да се предоставят на компетентния орган при проверки дали предприятието спазва условията, предвидени в настоящия регламент;
- б) да организира дейността на своя автомобилен парк по начин, който гарантира, че превозните средства, които са на разположение на предприятието и се използват за международен превоз на товари, се връщат в един от експлоатационните центрове в съответната държава членка най-малко в рамките на осем седмици след напускането ѝ;

<sup>(12)</sup> Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за ИСПП“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).

- в) да бъде вписано в регистъра на търговските дружества на съответната държава членка или в друг подобен регистър, винаги когато това се изисква от националното право;
- г) да подлежи на данъчно облагане върху приходите и, когато това се изисква от националното право, да разполага с валиден регистрационен номер по ДДС;
- д) след получаване на разрешението, да разполага с едно или повече превозни средства, които са регистрирани или са пуснати в движение и чието използване е разрешено в съответствие със законодателството на съответната държава членка, независимо дали тези превозни средства са изцяло негова собственост или се ползват например съгласно договор за покупко-продажба на изплащане, наем или лизинг;
- е) да извършва ефективно и постоянно своите административни и търговски дейности със съответното оборудване и съоръжения в помещения, както е посочено в буква а), разположени в съответната държава членка, и да управлява ефективно и постоянно превозите си с помощта на превозните средства, посочени в буква ж), с подходящо техническо оборудване, разположено във въпросната държава членка;
- ж) постоянно да има на редовно разположение такъв брой превозни средства, който да съответства на условията по буква д), и водачи, които обичайно се намират в експлоатационен център в тази държава членка, и в двата случая, пропорционални по брой на обема на извършваните от предприятието превози.
2. В допълнение към изискванията, установени в параграф 1, държавите членки могат да изискват предприятието да притежава в държавата членка на установяване:
- а) надлежно квалифициран и съответстващ на обема на дейност на предприятието административен персонал в помещенията или ръководител на транспортната дейност, с които да може да се осъществи връзка в обичайното работно време;
- б) съответстваща на обема на дейност на предприятието оперативна инфраструктура, различна от техническото оборудване, посочено в параграф 1, буква е), на територията на съответната държава членка, включително офис с обичайно работно време.“
- 4) Член 6 се изменя, както следва:
- а) параграф 1 се изменя, както следва:
- i) втората алинея се заменя със следното:
- „При определянето дали дадено предприятие изпълнява това изискване държавите членки вземат предвид начина на водене на дейността на това предприятие, дейността на неговите ръководители на транспортната дейност, изпълнителни директори 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, изпълнителните директори и всички други имащи отношение лица, така както са определени от съответната държава членка.“;
- ii) в трета алинея, буква а), подточка vi), съюзът „и“ се заличава;
- iii) в трета алинея, буква а) се добавя следната подточка:
- „vii) данъчното право; и“;
- iv) в трета алинея, буква б) се добавят следните подточки:
- „xi) командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт;
- xii) приложимото право към договорните задължения;
- xiii) каботажния превоз.“;
- б) параграф 2 се заменя със следното:
- „2. За целите на параграф 1, трета алинея, буква б), когато ръководителят на транспортната дейност или транспортното предприятие е бил(о) осъден(о) за тежко престъпление или им е било наложено наказание в една или повече държави членки за някое от най-тежките нарушения на правилата на Съюза, изложени в приложение IV, компетентният орган на държавата членка на установяване осъществява и приключва своевременно и надлежно проведена административна процедура, която включва, ако е целесъобразно, проверка на място в помещенията на съответното предприятие.
- По време на административната процедура на ръководителя на транспортната дейност или други законни представители на транспортното предприятие, в зависимост от случая, се предоставя правото да представят своите аргументи и обяснения.



По време на административната процедура компетентният орган оценява дали поради конкретни обстоятелства загубата на добра репутация би представлявала непропорционална мярка в дадения случай. При тази оценка компетентният орган взема предвид броя на тежките нарушения на националните правила и правилата на Съюза, посочени в параграф 1, трета алинея, както и броя на най-тежките нарушения на правилата на Съюза, изложени в приложение IV, за които ръководителят на транспортната дейност или транспортното предприятие е бил(о) осъден(о) или са били наложени санкции. Всяка подобна констатация трябва да е надлежно мотивирана и обоснована.

Ако компетентният орган констатира, че загубата на добра репутация би била непропорционална, той взема решение съответното предприятие да запази добра репутация. Причините за това решение 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 била непропорционална на нарушението, присъдата или санкцията води до загуба на добра репутация.“;

в) вмъква се следният параграф:

„2а. Комисията приема актове за изпълнение, в които установява списък с категории, видове и степени на сериозност на тежките нарушения на правилата на Съюза, посочени в параграф 1, трета алинея, буква б), които наред с предвидените в приложение IV, могат да доведат до изгубване на добрата 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.

За тази цел Комисията:

- а) определя категориите и видовете нарушения, които се срещат най-често;
- б) определя степента на сериозност на нарушенията в зависимост от вероятността те да предизвикат опасност от смъртни случаи или тежки наранявания и да нарушат конкуренцията на пазара на автомобилните превози, включително чрез влошаване на условията на труд на транспортните работници;
- в) определя честотата, над която повторните нарушения се квалифицират като по-тежки, като взема предвид броя на превозните средства, използвани за транспортната дейност, ръководени от ръководителя на транспортната дейност.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 3.“

5) Член 7 се изменя, както следва:

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

„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. Предприятието доказва чрез годишните си счетоводни отчети, удостоверени от одитор или надлежно акредитирано лице, че за всяка година разполага с капитал и резерви на обща стойност най-малко:

- а) 9 000 EUR за първото използвано моторно превозно средство;
- б) 5 000 EUR за всяко допълнително използвано моторно превозно средство или състав от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние, надвишаваща 3,5 тона; и
- в) 900 EUR за всяко допълнително използвано моторно превозно средство или състав от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние, надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона.

Предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние, надвишаваща 2,5 тона и ненадвишаваща 3,5 тона, доказват чрез годишните си счетоводни отчети, заверени от одитор или надлежно акредитирано лице, че за всяка година разполагат със собствен капитал и резерви, възлизащи най-малко на:

- а) 1 800 EUR за първото използвано превозно средство; и
- б) 900 EUR за всяко следващо използвано превозно средство.

Държавите членки могат да изискват предприятията, установени на тяхна територия, да докажат, че по отношение на тези превозни средства разполагат със същия капитал и резерви, както за превозните средства, посочени в първа алинея. В такива случаи компетентният орган на съответната държава членка уведомява за това Комисията, която оповестява публично тази информация.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. В допълнение към изискванията, установени в параграф 1, държавите членки могат да изискват предприятието, ръководителят на транспортната дейност или всяко друго засегнато лице, определено от държавите членки, да няма неизплатени нелични дългове към органи, регулирани от публичното право, и да не е в несъстоятелност или да е обект на производство за неплатежоспособност или ликвидация.“;

в) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Чрез дерогация от параграф 1 компетентният орган може да се съгласи или да изиска предприятието да докаже финансовата си стабилност чрез удостоверение, определено от компетентния орган, като например банкова гаранция или застраховка, включително застраховка за професионална отговорност от една или повече банки или други финансови институции, в това число застрахователни дружества, или друг обвързващ документ, който предоставя солидарно гаранция за предприятието по отношение на сумите, посочени в параграф 1.“;

г) вмъква се следният параграф:

„2а. Чрез дерогация от параграф 1, при липса на заверени годишни счетоводни отчети за годината на регистриране на предприятието, компетентният орган се съгласява с предприятието да докаже финансовата си стабилност чрез удостоверение, като например банкова гаранция, документ, издаден от финансова институция, учредяващ достъп до кредит на името на предприятието, или друг обвързващ документ, определен от компетентния орган, който да доказва, че предприятието разполага със сумите, посочени в параграф 1.“

б) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Държавите членки могат да насърчават преминаването през периодично обучение на интервал от три години по темите, изброени в приложение I, за да се гарантира, че лицето или лицата, посочени в параграф 1, са достатъчно запознати с новостите в сектора.“;

б) параграф 9 се заменя със следното:

„9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 24а за изменение на приложения I, II и III с цел адаптирането им към развитието на пазара и постиженията на техническия прогрес.“;

7) В член 9 се добавя следната алинея:

„За целите на предоставянето на лиценз на предприятие за автомобилен превоз на товари, което използва само моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, държавите членки могат да решат да освободят от изпитите, посочени в член 8, параграф 1, лицата, които представят доказателство, че са ръководили предприятие от същия вид без прекъсване за период от 10 години преди 20 август 2020 г.“

8) В член 11, параграф 4 третата алинея се заличава;

9) Член 12 се изменя както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Компетентните органи редовно следят предприятията, на които са дали разрешения за упражняване на професията автомобилен превозвач, да отговарят постоянно на изискванията, предвидени в член 3 от настоящия регламент. За тази цел държавите членки извършват проверки, включително когато е подходящо проверки на място в помещенията на съответното предприятие, насочени към онези предприятия, които са класифицирани като представляващи 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 (\*), така че да бъдат обхванати всички нарушения, посочени в член 6 от настоящия регламент.

(\*) Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).“;

б) в параграф 2 втората алинея се заличава;

10) В член 13, параграф 1 буква в) се заменя със следното:

„в) срок до шест месеца, когато не е спазено изискването за финансова стабилност, за да се докаже, че това изискване отново е трайно спазено.“

11) Член 14 се изменя както следва:

а) в параграф 1 се добавя следната алинея:

„Компетентният орган не възстановява правата на ръководителя на транспортната дейност по-рано от една година след датата на загубата на добра репутация и при всички случаи не преди ръководителят на транспортната дейност да е показал, че е преминал подходящо обучение за период от най-малко три месеца или е издържал изпит по темите, изброени в част I от приложение I към настоящия регламент.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. „Освен ако и докато не бъдат предприети мерки за възстановяване на правата съгласно съответните разпоредби на националното право и параграф 1 от настоящия член, посоченото в член 8, параграф 8 удостоверение за професионална компетентност на ръководител на транспортната дейност, обявен за неспособен да ръководи транспортна дейност, става невалидно във всички други държави членки.“

12) Член 16 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се изменя, както следва:

i) буква в) се заменя със следното:

„в) имена на ръководителите на транспортната дейност, определени като изпълняващи изискванията, посочени в член 3, отнасящи се до добра репутация и професионална компетентност, или, когато е целесъобразно, името на законния представител;“;

ii) добавят се следните точки:

„ж) регистрационни номера на превозните средства на разположение на предприятието в съответствие с член 5, параграф 1, буква ж);

з) брой на заетите лица в предприятието към 31 декември на предходната година, който се актуализира в националния регистър до 31 март всяка година;

и) класифициране на риска за предприятията в съответствие с член 9, параграф 1 от Директива 2006/22/ЕО.“;

iii) втора, трета и четвърта алинея се заменят със следното:

„Данните, посочени в първа алинея, букви а) — г), са публично достъпни съгласно съответните разпоредби относно защитата на личните данни.

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

Данните, посочени в първа алинея, букви ж), з) и и), са на разположение на компетентните органи по време на проверки на пътя не по-късно от 12 месеца след влизане в сила на приетия съгласно параграф 6 акт за изпълнение, с който се определят функционалните възможности за предоставяне на данните на разположение на компетентните органи при проверки на пътя.

Органи, различни от компетентните органи, имат достъп до данните, посочени в първа алинея, букви д) — и), само ако на тези органи надлежно са предоставени правомощия за надзор и налагане на наказания в сектора на автомобилния транспорт и ако служителите им са положили клетва за поверителност или по друг начин са официално задължени да пазят тайна.“;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да осигурят актуализирането и точността на всички данни, които се съдържат в националния електронен регистър.“;

в) в параграф 6 се добавят следните алинеи:

„До 14 месеца след приемането на акт за изпълнение относно общата формула за изчисляване и класифициране на риска, така както е посочено в член 9, параграф 1 от Директива 2006/22/ЕО, Комисията приема акт за изпълнение, определящ функционалните възможности, които позволяват данните, посочени в параграф 2, първа алинея, букви ж), з) и и), да бъдат предоставени на разположение на компетентните органи при проверки на пътя.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 25, параграф 2.“;

г) параграф 7 се заличава.

13) Член 18 се заменя със следното:

„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 изпращат на Комисията наименованията и адресите на своите национални звена за контакт до 4 декември 2011 г. Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите членки.

2. Компетентните органи на държавите членки си сътрудничат тясно и си предоставят своевременно взаимопомощ и всяка друга полезна информация, за да се улесни прилагането и осигуряването на изпълнението на настоящия регламент.

3. Компетентните органи на държавите членки обменят информация относно присъди и санкции за всяко тежко нарушение, посочено в член 6, параграф 2. Държавата членка, която получава нотификация за тежко нарушение, посочено в член 6, параграф 2, в резултат на което през предходните две години е постановена присъда или наложена санкция в друга държава членка, вписва това нарушение в своя национален електронен регистър.

4. Държавите членки отговарят на исканията за информация от всички компетентни органи на другите държави членки и извършват проверки, инспекции и разследвания относно спазването на изискването, установено в член 3, параграф 1, буква а), от автомобилните превозвачи, установени на тяхна територия. Такива искания за информация може да включват достъп до документите, които се изискват, за да се докаже, че са изпълнени условията по член 5. Исканията за информация от компетентните органи на държавите членки са надлежно обосновани и разяснени. За тази цел исканията съдържат надеждни индикации за евентуални нарушения на член 3, параграф 1, буква а), указват целта на искането и описват достатъчно подробно информацията и документите, които се искат.

5. Държавите членки предоставят информацията, искана от други държави членки в съответствие с параграф 4, в рамките на 30 работни дни от получаване на искането. Държавите членки могат да договорят помежду си по-кратък срок.

6. Когато запитаната държава членка счита, че искането не е достатъчно обосновано, тя информира за това запитващата държава членка в срок до 10 работни дни от получаването на искането. Когато запитващата държава членка не може допълнително да обоснове искането, запитаната държава може да отхвърли искането.

7. Когато е трудно да се удовлетвори искане за информация или да се извършат проверки, инспекции или разследвания, запитаната държава членка съответно информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни от получаването на искането, като посочва причините за затруднението. Съответните държави членки провеждат обсъждане помежду си с оглед намиране на решение за всички възникнали затруднения. В случай на продължително забавяне при предоставяне на информацията на запитващата държава членка Комисията бива информирана за това и предприема подходящи мерки.

8. Обменът на информация, посочен в параграф 3, се осъществява чрез системата за обмен на съобщения, а именно европейски регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU), установена с Регламент (ЕС) № 1213/2010 на Комисията (\*). Административното сътрудничество и взаимопомощта между компетентните органи на държавите членки, предвидени в параграфи 4 – 7, се осъществяват посредством Информационната система за вътрешния пазар („ИСВП“), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета (\*\*). За тази цел всяка държава членка може да определи звеното за контакт, посочено в параграф 1, като компетентен орган, и информира Комисията за това посредством ИСВП.

9. Държавите членки гарантират, че информацията, която им е предадена в съответствие с настоящия член, се използва само във връзка с въпросите, за които е поискана. Всяко обработване на лични данни се извършва единствено за целите на спазването на настоящия регламент и е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета (\*\*).

10. Взаимното административно сътрудничество и помощ се оказват безплатно.

11. Искането на информация не е пречка компетентните органи да предприемат мерки в съответствие с приложимото национално право и право на Съюза с цел разследване и предотвратяване на предполагаеми нарушения на настоящия регламент.

---

(\*) Регламент (ЕС) № 1213/2010 на Комисията от 16 декември 2010 г. за установяване на общи правила относно свързането на националните електронни регистри на пътнотранспортни предприятия (ОВ L 335, 18.12.2010 г., стр. 21).

(\*\*) Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).

(\*\*\*) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).“

14) В член 23 се добавят следните параграфи:

„Чрез дерогация от член 1, параграф 2 до 21 май 2022 г. предприятията за автомобилен превоз на товари, извършващи международни превози единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, се освобождават от разпоредбите на настоящия регламент, освен ако не е предвидено друго в правото на държавата членка на установяване.

Чрез дерогация от член 16, параграф 2, изискването класифицирането на риска на предприятията да бъде включено в националните електронни регистри се прилага, считано от 14 месеца след влизане в сила на акта за изпълнение относно общата формула за изчисляване и класифициране на риска, така както е посочено в член 9, параграф 1 от Директива 2006/22/ЕО.“

15) Член 24 се заличава.

16) Въмква се следният член:

„Член 24а

#### **Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 9, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от 20 август 2020 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 9, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуйнституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (\*).

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет в съответствие с член 8, параграф 9, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

---

(\*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

17) Член 25 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (\*).

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.“

18) Член 26 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Докладване и преразглеждане“;

б) параграф 1, буква б) се заменя със следното:

„б) брой на дадените разрешения съгласно настоящия регламент по вид и по година, брой на разрешенията със спряно действие и брой на отнетите разрешения, брой на обявяванията в неспособност, както и мотивите за тези решения. Докладите, отнасящи се за периода след 21 май 2022 г., включват също разбивка на тези категории по:

i) автомобилни превозвачи на пътници;

ii) автомобилни превозвачи на товари, използващи изключително моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние ненадвишаваща 3,5 тона; и

iii) всички други автомобилни превозвачи на товари;“;

в) добавят се следните параграфи:

„3. На всеки две години държавите членки докладват на Комисията за исканията, които са изпратили съгласно член 18, параграфи 4–9, за отговорите, получени от другите държави членки, и за действията, които са предприели въз основа на предоставената информация.

4. Въз основа на информацията, събрана от Комисията съгласно параграф 3, и на допълнителни данни, не по-късно от 21 август 2023 г. Комисията представя подробен доклад до Европейския парламент и до Съвета относно степента на административно сътрудничество между държавите членки, евентуалните пропуски в това отношение и възможните начини за подобряване на сътрудничеството. Въз основа на този доклад тя преценява дали е необходимо да се предложат допълнителни мерки.

5. Комисията оценява прилагането на настоящия регламент до 21 август 2023 г. и докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящия регламент.

6. След доклада по параграф 5 Комисията извършва редовна оценка на настоящия регламент и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката.

7. Когато е целесъобразно, докладите по параграфи 5 и 6 са придружени от съответните законодателни предложения.“;

19) Приложение IV се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Най-тежки нарушения за целите на член 6, параграф 2“;

б) в точка 1 буква б) се заменя със следното:

„б) по време на дневен период на управление — превишаване с 50 % или повече на максималното време за управление.“;

в) точка 2 се заменя със следното:

„2. Липса на тахограф и/или устройство за ограничаване на скоростта или наличие в превозното средство и/или използване на устройство за манипулиране, което може да променя данните от записващото устройство и/или устройството за ограничаване на скоростта, или поправка на тахографските листове или данните, свалени от тахографа и/или картата на водача.“

#### Член 2

### Изменения на Регламент (ЕО) № 1072/2009

Регламент (ЕО) № 1072/2009 се изменя, както следва:

1) В член 1, параграф 5 се изменя, както следва:

а) буква в) се заменя със следното:

„в) до 20 май 2022 г.: превоз на товари с превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона;“;

б) вмъква се следната буква:

„ва) от 21 май 2022 г.: превоз на товари с превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 2,5 тона;“

2) Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 третата алинея се заличава;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Лицензът на Общността и заверените копия съответстват на съдържащия се в приложение II образец, където са посочени и условията за неговото използване. Те съдържат най-малко два от защитните елементи, посочени в приложение I.

За превозните средства, използвани за превоз на товари, чиято допустима максимална маса в натоварено състояние не надвишава 3,5 тона и за които се прилагат по-ниските финансови изисквания, установени в член 7, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕО) № 1071/2009, издаващият орган вписва в раздел „особени забележки“ на лиценза на Общността или в завереното копие от него следния текст: „≤ 3,5 тона“.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14б за изменение на приложения I и II с цел адаптирането им към техническия прогрес.“;

3) В член 5 параграф 4 се заменя със следното:

„4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14б за изменение на приложение III с цел адаптирането му към техническия прогрес.“;

4) Член 8 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„2а. На превозвачите не се разрешава да извършват каботажни превози с едно и също превозно средство или – при състав от превозни средства, с моторното превозно средство от същия този състав – в същата държава членка в рамките на четири дни след приключването на каботажния превоз в тази държава членка.“;

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

„3. Счита се, че вътрешните автомобилни превози 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 ясни доказателства за предшестваш ги международен превоз и за всеки извършен последващ каботажен превоз. Когато превозното средство е било на територията на приемащата държава членка за период от четири дни преди международния превоз, превозвачът представя и ясни доказателства за всички превози, извършени в този период.“;

в) добавя се следният параграф:

„4а. Доказателствата, посочени в параграф 3, се представят или предават на оправомощения инспектор на приемащата държава членка при поискване и по време на проверка на пътя. Тези доказателства могат да се представят или изпращат по електронен път, като се използва позволяващ редактиране структуриран формат, който може да се ползва директно за съхранение и компютърна обработка, като например електронна товарителница (eCMR) съгласно Допълнителния женеВСки протокол към Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR) относно електронната товарителница от 20 февруари 2008 г. По време на проверката на пътя на водача се дава възможност да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност или всяко друго лице или субект, за да предостави, преди края на проверката на пътя, всякакви доказателства, посочени в параграф 3.“;

г) параграф 5 се изменя, както следва:

„5. Всеки превозвач, който в държавата членка на установяване има право да извършва автомобилните превози на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, посочени в член 1, параграф 5, букви а) – ва), в съответствие със законодателството на тази държава членка, 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) Член 10 се изменя, както следва:

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

„3. Комисията разглежда положението, по-специално въз основа на съответните данни, и след консултация с комитета, създаден в съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета (\*) решава в едномесечен срок след получаването на искането на държавата членка дали са необходими предпазни мерки и ги приема, ако такива са необходими.

(\*) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).“;

б) добавя се следният параграф:

„7. В допълнение към параграфи 1—6 от настоящия член и чрез дерогация от член 4 от Директива 92/106/ЕИО държавите членки могат, когато е необходимо да се избегне злоупотреба с последната разпоредба чрез предоставянето на неограничени и непрекъснати услуги, състоящи се от начални или крайни отсечки с автомобилен превоз в приемаща държава членка, които представляват част от дейности по комбиниран транспорт между държави членки, да предвидят, че член 8 от настоящия регламент се прилага за превозвачите, които извършват превоз по такива начални или крайни отсечки в рамките на тази държава членка. По отношение на тези отсечки с автомобилен превоз държавите членки могат да предвидят по-дълъг срок от седемдневния срок, установен в член 8, параграф 2 от настоящия регламент, както и по-кратък срок от четиридневния срок, установен в член 8, параграф 2а от настоящия регламент. Прилагането на член 8, параграф 4 от настоящия регламент за такива превози не засяга изискванията, произтичащи от Директива 92/106/ЕИО. Държавите членки, които се възползват от дерогацията, предвидена в настоящия параграф, уведомяват Комисията за това преди прилагането на съответните национални мерки. Те правят преглед на тези мерки най-малко на всеки пет години и уведомяват Комисията за резултатите от този преглед. Те оповестяват мерките, включително продължителността на съответните срокове, публично по прозрачен начин.“

б) Добавя се следният член:

„Член 10а

#### **Проверки**

1. С цел по-нататъшно осигуряване на изпълнението на задълженията, установени в настоящата глава, държавите членки гарантират, че се прилага съгласувана национална стратегия за осигуряване на изпълнението на тяхна територия. Тази стратегия се съсредоточава върху предприятията с висока степен на риск, посочени в член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*).

2. Всяка държава членка гарантира, че проверките, предвидени в член 2 от Директива 2006/22/ЕО, включват проверка на каботажните превози, когато е приложимо.



3. Най-малко два пъти в годината държавите членки извършват съгласувани проверки на пътя на каботажните превози. Такива проверки се извършват едновременно от националните органи, отговарящи за прилагането на правилата в областта на автомобилните превози, на две или повече държави членки, като всеки национален орган действа на своя територия. Държавите членки могат да съчетаят тези действия с предвидените в член 5 от Директива 2006/22/ЕО. Националните звена за контакт, определени съгласно член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, обменят информация относно броя и вида на установените нарушения след провеждане на съгласуваните проверки на пътя.

(\*) Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).“;

7) Вмъкват се следните членове:

„Член 14а

#### **Отговорност**

Държавите членки установяват правила относно санкциите срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители за неспазване на глави II и III, когато им е било известно или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се извършват нарушения на настоящия регламент.

Член 14б

#### **Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 4 и член 5, параграф 4, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от 20 август 2020 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 4 и член 5, параграф 4, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. (\*)

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет в съответствие с член 4, параграф 4 и член 5, параграф 4, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

(\*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“;

8) Член 15 се заличава;

9) Член 17 се заменя със следното:

„Член 17

#### **Докладване и преразглеждане**

1. Най-късно до 31 март на всяка втора година държавите членки информират Комисията за броя на превозвачите, които притежават лицензи на Общността към 31 декември на всяка от предходните две години, и за броя на заверените копия, отговарящи на превозните средства в движение към тази дата. Докладите, отнасящи се за периода след 20 май 2022 г., включват също разбивка на тези позиции по автомобилните превозвачи на товари, които извършват международни превози единствено с превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, и за останалите автомобилни превозвачи на товари.

2. Най-късно до 31 март на всяка втора година държавите членки информират Комисията за броя на атестациите за водачи, издадени през всяка от предходните две календарни години, както и за общия брой атестации за водачи в обращение към 31 декември на всяка от предходните две години. Докладите, отнасящи се за периода след 20 май 2022 г., включват също разбивка на тези позиции по автомобилните превозвачи на товари, които извършват международни превози единствено с превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, и за останалите автомобилни превозвачи на товари.
3. Най-късно до 21 август 2022 г. държавите членки изпращат на Комисията своите национални стратегии за осигуряване на изпълнението, приети в съответствие с член 10а. Най-късно до 31 март всяка година държавите членки информират Комисията за действията по осигуряване на изпълнението, извършени през предходната календарна година в съответствие с член 10а, включително, когато е целесъобразно, броя на извършените проверки. Тази информация включва броя на проверените превозни средства.
4. До 21 август 2024 г. Комисията изготвя доклад за състоянието на пазара на Съюза в областта на автомобилния транспорт. Докладът съдържа анализ на пазарната конюнктура, включително оценка на ефективността на проверките и развитието на условията за наемане на работа в професията.
5. Комисията извършва оценка на изпълнението на настоящия регламент, по-специално на резултатите от измененията на член 8, въведени с Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета (\*), най-късно до 21 август 2023 г. и докладва на Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент.
6. След доклада по параграф 5 Комисията извършва редовна оценка на настоящия регламент и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката.
7. Когато е целесъобразно, докладите по параграфи 5 и 6 са придружени от съответните законодателни предложения.

(\*) Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 17).“

#### Член 3

### Изменения на Регламент (ЕС) № 1024/2012

В приложението към Регламент (ЕС) № 1024/2012 се добавя следната точка:

„15. Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. 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 (\*): член 18, параграф 8.

(\*) ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.“

#### Член 4

### Влизане в сила

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

Той се прилага от 21 февруари 2022 г.

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

Съставено в Брюксел на 15 юли 2020 година.

За Европейския парламент

Председател

D.M. SASSOLI

За Съвета

Председател

J. KLOECKNER

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1056 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 15 юли 2020 година****относно електронната информация за товарни превози****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 и член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Ефективността на товарните превози и логистиката е от съществено значение за растежа и конкурентоспособността на икономиката на Съюза, за функционирането на вътрешния пазар и социалното и икономическото сближаване на всички региони на Съюза.
- (2) Целта на настоящия регламент е да насърчи цифровизацията на товарните превози и логистиката с оглед намаляване на административните разходи, подобряване на капацитета за правоприлагане на компетентните органи и повишаване на ефикасността и устойчивостта на транспорта.
- (3) Движението на стоки, включително на отпадъци, е придружено от голямо количество информация, която все още се обменя на хартиен носител сред предприятията и между предприятията и компетентните органи. Използването на документи на хартиен носител представлява значителна административна тежест за логистичните оператори и поражда допълнителни разходи за тези оператори и свързаните с тях отрасли (като търговията и производството), по-специално за МСП, и оказва отрицателно въздействие върху околната среда.
- (4) Липсата на единна правна рамка на равнището на Съюза, според която от компетентните органи са изисква да приемат съответната изисквана съгласно законодателството информация за товарните превози в електронна форма, се счита за основната причина за липсата на напредък в посока опростяване и по-голяма ефективност на обмяната на информация, които са възможни чрез електронните средства. Приемането от компетентните органи на информация в електронна форма с общи спецификации би улеснило не само комуникацията между компетентните органи и икономическите оператори, но непряко и развитието на единна и опростена електронна комуникация между предприятията в Съюза. Това ще доведе и до значителни икономии на административни разходи за икономическите оператори, и по-специално за МСП, които представляват най-голямата част от транспортните и логистичните дружества в Съюза.
- (5) Съгласно някои области на правото на Съюза относно транспорта се изисква компетентните органи да приемат цифровизирана информация, но това далеч не се отнася за всички съответни правни актове на Съюза. Следва да е възможно да се използват електронни средства за предоставяне на регулаторна информация относно превоза на стоки на компетентните органи на цялата територия на Съюза по отношение на всички съответни етапи от транспортните операции, извършвани в рамките на Съюза. Освен това тази възможност следва да е приложима за цялата регулаторна информация и за всички видове транспорт.
- (6) Затова от компетентните органи на държавите членки следва да се изисква да приемат предоставяната по електронен път информация винаги, когато икономическите оператори са задължени да предоставят информация като доказателство за спазване на изискванията, предвидени в правни актове на Съюза, които са от обхвата на настоящия регламент. Това изискване следва да обхваща и информацията, искана от органите като допълнителна информация, в съответствие с разпоредбите на тези правни актове на Съюза, например когато липсва дадена информация. Същото следва да важи, когато дадено национално право изисква предоставянето на регулаторна информация, която е изцяло или частично идентична на информацията, която трябва да се предостави съгласно правни актове на Съюза, попадащи в обхвата на настоящия регламент. Органите следва също да се стремят да обменят информация

<sup>(1)</sup> ОВ С 62, 15.2.2019 г., стр. 265.

<sup>(2)</sup> Позиция на Европейския парламент от 12 март 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 7 април 2020 г. (ОВ С 157, 8.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 8 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

по електронен път със съответните икономически оператори във връзка с тази информация. Тази комуникация не следва да засяга съответните разпоредби на правни актове на Съюза и националното право, които са свързани с последващите мерки по време на и след извършване на проверки на регулаторна информация. Задължението на компетентните органи да приемат информация, предоставяна по електронен път от икономически оператори, следва да се прилага също така, когато разпоредби на правни актове на Съюза или на националното право, попадащи в обхвата на настоящия регламент, изискват информация, която е посочена и в съответните международни конвенции като конвенциите, уреждащи международните договори за превоз при различните видове транспорт, например Конвенцията на ООН за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR), Конвенцията за международните железопътни превози (COTIF), Резолюция 672 на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) за електронната товарителница за въздушен превоз, Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Монреалската конвенция) и Будапешенската конвенция относно договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища (CMNI).

- (7) Тъй като настоящият регламент има за цел единствено да улесни и насърчи предоставянето на информация между икономическите оператори и компетентните органи по електронен път, той не следва да засяга разпоредбите на правните актове на Съюза или националното право, с които се определя съдържанието на регулаторната информация, и по-специално не следва да налага допълнителни регулаторни или езикови изисквания. Макар че целта на настоящия регламент е да дава възможност за спазване на изискванията за регулаторна информация чрез електронни средства, вместо чрез документи на хартиен носител, той не засяга възможността съответните икономически оператори да предоставят тази информация на хартиен носител, както е предвидено в съответните разпоредби на правните актове на Съюза или на националното право, както и следва да не засяга съответните изисквания на Съюза за документите, които трябва да се използват за структурираното представяне на въпросната информация. Настоящият регламент не следва да засяга разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(3)</sup> относно процедурни изисквания за превозите на отпадъци и разпоредбите за контрола от страна на митническите служби. Настоящият регламент не следва също така да засяга задълженията за докладване, включително тези по отношение на правомощията на митническите служби или правомощията на други органи, както е посочено в Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(4)</sup> или в актове за изпълнение или делегирани актове, приети съгласно него, или в Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(5)</sup>.
- (8) Използването на електронни средства за обмен на регулаторна информация може да намали административните разходи за икономическите оператори и да повиши ефективността на компетентните органи. Както икономическите оператори, така и компетентните органи ще трябва да вземат необходимите мерки, за да направят възможен електронния обмен на регулаторна информация за товарни превози (eFTI) в машинно четим формат чрез платформите, базирани на информационни и комуникационни технологии (платформи за eFTI), включително придобиване на необходимото оборудване. Въпреки това съответните икономически оператори следва да продължат да отговарят за предоставянето на информация в четим от човека формат, когато това е изрично поискано от компетентните органи, за да се даде възможност на компетентните органи да изпълняват задълженията си в ситуации, в които няма достъп до платформа за eFTI.
- (9) За да се даде възможност на икономическите оператори да предоставят съответната информация в електронна форма по еднакъв начин във всички държави членки, е необходимо да се използват общи спецификации, които следва да бъдат приети от Комисията чрез делегирани актове и чрез актове за изпълнение, посочени в настоящия регламент.
- (10) Общите спецификации за определението и техническите характеристики на елементите на данните следва да гарантират оперативната съвместимост на данните, като се въведе единен пълен набор от данни, който да се използва за електронното предоставяне на информацията. Този пълен набор от данни следва да съдържа всички елементи на данните, съответстващи на изискванията за информация, съдържащи се в съответните разпоредби на правни актове на Съюза и националното право, когато всеки елемент на данните, който е общ за един или повече поднабори е включен само веднъж.
- (11) Общите спецификации следва също да определят общи процедури и подробни правила за достъп и обработване на тази информация от компетентните органи, включително всяка свързана комуникация между компетентните органи и съответните икономически оператори, като например искания за допълнителна информация, необходима на компетентните органи за изпълнението на техните съответни регулаторни правомощия за правоприлагане в съответствие със съответните разпоредби на правни актове на Съюза и националното право.

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци (ОВ L 190, 12.7.2006 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1).

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

- (12) При на тези общи спецификации следва да се отчитат надлежно съответните спецификации за обмена на данни, изложени в съответните правни актове на Съюза и съдържащи се в съответните европейски и международни стандарти за обмена на данни, включително мултимодални стандарти, принципите и препоръките, изложени в Съобщение на Комисията от 23 март 2017 г., озаглавено „Европейската рамка за оперативна съвместимост – стратегия за прилагане“, в която е предвиден подход за предоставяне на европейски цифрови публични услуги, договорен съвместно между държавите членки. Освен това следва да се положат необходимите усилия, за да се гарантира, че тези спецификации остават технологично неутрални и отворени за иновативни технологии.
- (13) С оглед на свеждането до минимум на разходите както за компетентните органи, така и за икономическите оператори, може да се обмисли създаването на точки за достъп за компетентните органи. Тези точки за достъп ще действат само като посредници между платформите за eFTI и компетентните органи и следователно не следва нито да съхраняват, нито да обработват данни за eFTI, до които се предоставя достъп чрез тях, с изключение на метаданните, свързани с обработването на данни за eFTI, например експлоатационните дневници, необходими за целите на наблюдението или за статистически цели. Държавите членки биха могли също така да се договорят за създаването на съвместни точки за достъп за своите съответни компетентни органи.
- (14) С настоящия регламент следва да се въведат функционалните изисквания, приложими за платформите за eFTI, които икономическите оператори следва да използват, за да предоставят на компетентните органи регулаторната информация за товарните превози в електронна форма с цел изпълнение на условията за задължителното приемане на тази информация от компетентните органи, както е предвидено в настоящия регламент. Следва също да се въведат изисквания за трети доставчици на платформени услуги (доставчици на услуги за eFTI). Тези изисквания следва да гарантират по-специално, че всички данни за eFTI могат да се обработват единствено в съответствие с всеобхватна основана на права система с контролиран достъп, осигуряваща предварително зададени функции; че всички компетентни органи могат да имат незабавен достъп до тези данни съобразно съответните си регулаторни правомощия в областта на правоприлагането; че обработването чрез електронни средства на лични данни може да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(6)</sup>; че обработването на чувствителна търговска информация може да бъде извършено по начин, който е съобразен с поверителността на тази информация.
- (15) Комисията следва да приеме спецификации във връзка с функционалните изисквания за платформите за eFTI. При приемането на тези спецификации Комисията следва да се стреми да гарантира оперативната съвместимост на платформите за eFTI, за да улесни обмена на данни между тези платформи и да позволи на икономическите оператори да използват платформата за eFTI по техен избор. За да се улесни изпълнението и да се сведат до минимум разходите, Комисията следва също да вземе предвид съответните технически решения и стандарти, използвани в съществуващите ИКТ системи. Същевременно Комисията следва да гарантира, че тези спецификации продължават да бъдат във възможно най-голяма степен технологично неутрални, за да се насърчават непрекъснатите иновации и да се избягва технологичната зависимост.
- (16) За да се осигури доверието както на компетентните органи, така и на икономическите оператори по отношение на спазването на тези функционални изисквания от страна на платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI, държавите членки следва да създадат система за сертифициране, в основата на която стои акредитацията в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(7)</sup>. С цел да се оползотворят предимствата на сертифицирането, доставчиците на ИКТ системи, които вече са в употреба, се насърчават да гарантират съответствието на тези системи с изискванията за платформите за eFTI, установени в настоящия регламент, и да кандидатстват за сертифициране. Сертифицирането на ИКТ системите следва да се извършва без забавяне.
- (17) Използването на платформи за eFTI предоставя на икономическите оператори гарантирано приемане на регулаторната информация, а на компетентните органи – надежден и сигурен достъп до тази информация. Независимо от задължението на всички компетентни органи да приемат информацията, предоставена чрез сертифицирана платформа за eFTI в съответствие с настоящия регламент, използването на други ИКТ системи следва да остане възможно, ако държава членка избере това. Същевременно настоящият регламент не следва да възпрепятства използването между предприятията на платформите за eFTI, нито допълнителните функции на платформите за eFTI, ако това не оказва неблагоприятно въздействие върху обработването на регулаторната информация, попадаща в обхвата на настоящия регламент, в съответствие с изискванията на настоящия регламент.

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

- (18) За да се гарантират единни условия за изпълнение на задължението за приемане на регулаторна информация, предоставяна в електронна форма съгласно настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за установяване на общи процедури и подробни правила за компетентните органи за достъпа до и обработването на тази регулаторна информация, когато съответните икономически оператори предоставят тази информация по електронен път, включително подробни правила и технически спецификации, както и за установяване на подробни спецификации за прилагане на изискванията за платформите за eFTI и за доставчиците на услуги за eFTI. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(8)</sup>.
- (19) С цел да се гарантира правилното прилагане на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на част А на приложение I, за да вземе предвид всички делегирани актове или актове за изпълнение, приети от Комисията, в които се предвиждат нови изисквания за регулаторната информация на Съюза във връзка с превода на стоки, както и за изменение на част Б на приложение I, за да включи в националното право списъците с изисквания за регулаторна информация, нотифицирани на Комисията от държавите членки в съответствие с настоящия регламент и за да включи всяка нова разпоредба на съответното национално право, с която се въвеждат промени в националните изисквания за регулаторна информация или се предвиждат нови съответни изисквания за регулаторна информация, попадащи в обхвата на настоящия регламент, нотифицирани на Комисията от държавите членки в съответствие с настоящия регламент; и за допълване на настоящия регламент чрез установяване и изменение на общите набори и поднабори от данни във връзка със съответните изисквания за регулаторната информация, обхванати от настоящия регламент; и за допълване на определени технически аспекти на настоящия регламент, по-конкретно по отношение на правилата за сертифициране и използване на сертификационен знак на платформите за eFTI и правилата за сертифициране на доставчиците на услуги за eFTI. От особена важност е по време на подготовителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество <sup>(9)</sup>.

По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове. Освен това участието на всички съответни заинтересовани страни в подходящите форуми, като например експертната група, сформирана с Решение на Комисията от 13 септември 2018 г. за създаване на „Форум за цифров транспорт и логистика“, е важно за разработването и подготовката на тези актове.

- (20) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да се гарантира единен подход спрямо приемането от компетентните органи на информация за товарни превози, предоставяна по електронен път, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради нуждата от въвеждане на общи изисквания могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (21) Обработването чрез електронни средства на изискваните лични данни като част от регулаторната информация относно товарните превози следва да се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679.
- (22) Комисията следва да направи оценка на настоящия регламент. Следва да бъде събрана информация, която да послужи за изготвяне на оценката и за оценяване на резултатите от настоящия регламент спрямо целта, която преследва.
- (23) Ефективното и ефикасно правоприлагане налага всички компетентни органи да имат пряк достъп в реално време до съответната регулаторна информация в електронна форма. За тази цел и в съответствие с принципа „цифров по подразбиране“, посочен в съобщението на Комисията от 19 април 2016 г., озаглавено „План за действие на ЕС за електронно управление през периода 2016—2020 г. Ускоряване на цифровото преобразуване на управлението“, използването на електронни средства следва да се превърне в преобладаващия начин за обмен на регулаторна информация между икономическите оператори и компетентните органи. Поради това Комисията следва да направи оценка на възможните инициативи, за да се въведе задължение за икономическите оператори да използват електронни средства за предоставяне на регулаторна информация на компетентните органи. Когато е целесъобразно, Комисията следва да предложи подходящи инициативи, включително евентуални изменения на

<sup>(8)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>(9)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

настоящия регламент и други съответни правни актове на Съюза. С цел подобряване на способностите за право-прилагане на компетентните органи и свеждане до минимум на разходите както за компетентните органи, така и за икономическите оператори, Комисията следва също да обмисли допълнителни мерки, например подобрена оперативна съвместимост и обща точка за достъп до ИКТ системи и платформи, използвани за регистриране и обработване на регулаторната информация, както е предвидено в други правни актове на Съюза в областта на транспорта.

- (24) Настоящият регламент не може да се прилага ефективно, преди да влязат в сила предвидените в него делегирани актове и актове за изпълнение. Поради тази причина Комисията има правно задължение да приеме тези делегирани актове и актове за изпълнение и следва да започне незабавно работа по тях, за да се гарантира своевременното приемане на съответните спецификации, а ако е възможно и преди съответните срокове, определени в настоящия регламент. Навременното приемане на тези делегирани актове и актове за изпълнение е от съществено значение, за да могат държавите членки и икономическите оператори да разполагат с достатъчно време, за да вземат необходимите мерки в съответствие с настоящия регламент. Поради това съответно следва да бъдат определени различните срокове за кандидатстване по настоящия регламент.
- (25) Също така задължението на държавите членки за нотифициране съгласно настоящия регламент следва да се изпълни в срок от една година от влизането в сила на настоящия регламент, за да може Комисията своевременно да приеме първия делегиран акт съгласно настоящия регламент.
- (26) В съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(10)</sup> беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 1

#### Предмет

С настоящия регламент се въвежда правна рамка за електронното съобщаване на регулаторна информация между съответните икономически оператори и компетентни органи във връзка с превоза на стоки на територията на Съюза.

За тази цел в настоящия регламент:

- a) са изложени условията, въз основа на които от компетентните органи се изисква да приемат регулаторната информация, когато тази информация е предоставяна по електронен път от съответните икономически оператори;
- b) са изложени правилата за предоставянето на услуги, свързани с предоставянето на регулаторна информация по електронен път от съответните икономически оператори на компетентните органи.

#### Член 2

#### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на:

a) изискванията за регулаторната информация, предвидени във:

i) Регламент № 11 на Съвета на ЕИО <sup>(11)</sup>, член 6, параграф 1;

ii) Директива 92/106/ЕИО на Съвета <sup>(12)</sup>, член 3;

iii) Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(13)</sup>, член 8, параграф 3;

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

<sup>(11)</sup> Съвет на ЕИО: Регламент № 11 относно премахване на дискриминацията в транспортните тарифи и условия в изпълнение на член 79, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност (ОВ P 52, 16.8.1960 г., стр. 1121).

<sup>(12)</sup> Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

<sup>(13)</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

- iv) Регламент (ЕО) № 1013/2006 член 16, буква в) и член 18, параграф 1; настоящият регламент не засяга проверките от страна на митническите служби, предвидени в съответните разпоредби на правни актове на Съюза;
- v) приложение А, част 5, глава 5.4 към Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе (ADR), сключена в Женева на 30 септември 1957 г., както е посочено в приложение I, раздел I.1 към Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>(14)</sup>; част 5, глава 5.4 от Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID), включен в притурка В към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), сключена във Вилнюс на 3 юни 1999 г., както е посочено в приложение II, раздел II.1 от посочената директива; и част 5, глава 5.4 от правилника, приложен към Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN), сключено в Женева на 26 май 2000 г., както е посочено в приложение III, раздел III.1 към посочената директива;
- б) изискванията за регулаторна информация, установени в делегирани актове или актове за изпълнение, приети от Комисията съгласно правен акт на Съюза, посочен в буква а) от настоящия параграф или съгласно Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(15)</sup> или Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(16)</sup>. Тези делегирани актове или актове за изпълнение се изброяват в част А на приложение I към настоящия регламент;
- в) изискванията за регулаторна информация, предвидени в разпоредбите на националното право и изброени в част Б на приложение I към настоящия регламент.
2. До 21 април 2021 г. държавите членки нотифицират на Комисията разпоредбите на националното право и съответните изисквания за регулаторна информация, с които се изисква предоставянето на информация, която е частично или изцяло идентична с информацията, която трябва да бъде предоставена съгласно изискванията за регулаторна информация, посочени в параграф 1, букви а) и б).

След тази нотификация държавите членки нотифицират Комисията за всички разпоредби на националното право, с които:

- а) се въвеждат промени в изискванията за регулаторната информация съгласно разпоредбите на националното право, посочени в част Б на приложение I; или
- б) се предвиждат нови съответни изисквания за регулаторната информация, с които се изисква предоставянето на информация, която е частично или изцяло идентична с информацията, която трябва да бъде предоставена съгласно изискванията за регулаторната информация, посочени в параграф 1, букви а) и б).

Държавите членки правят тези нотификации в срок от един месец от приемането на въпросните разпоредби.

3. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 14 за изменение на:

- а) част А от приложение I, за да включи препратки към изискванията за регулаторна информация, посочени в параграф 1, буква б) от настоящия член;
- б) част Б от приложение I, за да включи или да заличи препратки към националното право и към изискванията за регулаторна информация в съответствие с нотификациите, направени съгласно параграф 2 от настоящия член.

### Член 3

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „регулаторна информация“ означава информация, независимо дали е представена под формата на документ, свързана с превоза на стоки на територията на Съюза, включително на стоки в транзит, която трябва да се предоставя от съответния икономически оператор в съответствие с разпоредбите, посочени в член 2, параграф 1, с цел доказване на спазването на относимите изисквания на актовете, които установяват тези разпоредби;
- 2) „изискване за регулаторна информация“ означава изискване да се предоставя регулаторна информация;

<sup>(14)</sup> Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

<sup>(15)</sup> Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

<sup>(16)</sup> Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).



- 3) „компетентен орган“ означава публичен орган, агенция или друг орган, който е компетентен да изпълнява задачи съгласно правните актове, посочени в член 2, параграф 1, за които е необходим достъп до регулаторната информация, като например проверка, правоприлагане, валидиране или мониторинг на съответствието на територията на държава членка;
- 4) „електронна информация за товарни превози“ или „eFTI“ означава набор от елементи на данни, които са обработвани по електронен път за целите на обмена на регулаторна информация между съответните икономически оператори и между съответните икономически оператори и компетентните органи;
- 5) „поднабор от данни за eFTI“ означава набор от структурирани елементи на данни, които съответстват на регулаторната информация, изисквана съгласно конкретен правен акт на Съюза или националното право, посочени в член 2, параграф 1;
- 6) „общ набор от данни за eFTI“ означава пълният набор от структурирани елементи на данни, които съответстват на всички поднабори от данни за eFTI, при който елементите на данните, които са общи за различните поднабори от данни за eFTI, са включени само веднъж;
- 7) „елемент на данни“ означава най-малката единица информация, за която има уникално определение и точни технически характеристики, като например формат, дължина и вид на символите;
- 8) „обработване“ означава операция или съвкупност от операции, извършвани в eFTI, чрез автоматични или други средства като събиране, записване, организиране, структуриране, съхранение, адаптиране или промяна, извличане, консултиране, употреба, разкриване чрез предаване, разпространяване или по друг начин, по който eFTI става достъпна, подреждане или комбинирание, ограничаване, изтриване или унищожаване;
- 9) „експлоатационен дневник“ означава автоматизиран запис за електронната обработка на eFTI;
- 10) „платформа за eFTI“ означава решение, базирано на информационни или комуникационни технологии (ИКТ), като например операционна система, оперативна среда или база данни, предназначена да бъде използвана за обработването на eFTI;
- 11) „разработчик на платформа за eFTI“ означава физическо или юридическо лице, което е разработило или придобило платформа за eFTI с цел обработване на регулаторна информация, свързана със собствената му икономическа дейност, или с цел пускане на тази платформа на пазара;
- 12) „услуга за eFTI“ означава услуга, която включва обработване на eFTI чрез платформа за eFTI, самостоятелно или в комбинация с други решения на ИКТ, включително други платформи за eFTI;
- 13) „доставчик на услуги за eFTI“ означава физическо или юридическо лице, което предоставя услуга за eFTI на съответните икономически оператори въз основа на договор;
- 14) „съответен икономически оператор“ означава транспортен или логистичен оператор, или всяко друго физическо или юридическо лице, което има отговорността за предоставяне на регулаторна информация на компетентните органи съгласно съответните изисквания за регулаторна информация;
- 15) „четим от човека формат“ означава начин на представяне на данните в електронна форма, който може да се използва за информация от физическо лице, без да е необходимо допълнително обработване;
- 16) „машинночетим формат“ означава начин на представяне на данните в електронна форма, който може да се използва за автоматично обработване от машина;
- 17) „орган за оценка на съответствието“ означава орган за оценка на съответствието по смисъла на Регламент (ЕО) № 765/2008, който е акредитиран в съответствие с настоящия регламент да изпълнява оценка на съответствието на платформите за eFTI или доставчиците на услуги за eFTI;
- 18) „превоз“ означава превозът на определен набор от стоки, включително отпадъци, между първото място на вземане и крайното място на доставка съгласно условията на единен договор за превоз или няколко последователни договора за превоз, включително, когато е приложимо, прехвърлянето между различните видове транспорт, независимо от количеството или броя на контейнерите, опаковките или транспортните части.

## ГЛАВА II

### РЕГУЛАТОРНА ИНФОРМАЦИЯ, ПРЕДОСТАВЯНА ПО ЕЛЕКТРОНЕН ПЪТ

#### Член 4

#### Изисквания за съответните икономически оператори

1. За целите на член 5, параграфи 1, 2 и 3 съответните икономически оператори спазват изискванията, изложено в настоящия член.

2. Ако съответните икономически оператори предоставят регулаторна информация по електронен път на компетентен орган, те правят това въз основа на информацията, обработвана в сертифицирана платформа за eFTI, и ако е приложимо, от сертифициран доставчик на eFTI. Регулаторната информация се предоставя от съответните икономически оператори в машинночетим формат, а по искане на компетентния орган – в четим от човека формат.

3. Информация в машинночетим формат се предоставя чрез удостоверена и сигурна връзка с източника на данни на платформа за eFTI. Съответните икономически оператори съобщават уникалната електронна идентификационна връзка, посочена в член 9, параграф 1, буква д), която дава възможност на компетентния орган да идентифицира по уникален начин регулаторната информация, свързана с превоза.

4. Информация в четим от човека формат, поискана от компетентните органи, се предоставя на място, на екрана на електронните устройства, собственост на съответния икономически оператор.

#### Член 5

##### Изисквания за компетентните органи

1. Считано от 30 месеца след влизането в сила на първия от делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в членове 7 и 8, компетентните органи приемат регулаторната информация, която се предоставя по електронен път от съответните икономически оператори в съответствие с член 4, включително когато тази регулаторна информация е поискана от компетентните органи като допълнителна информация.

2. Когато съответният икономически оператор е предоставил по електронен път, в съответствие с член 4 от настоящия регламент, регулаторната информация, изисквана съгласно Регламент (ЕО) № 1013/2006, съответните компетентни органи приемат такава регулаторна информация и без съгласието, посочено в член 26, параграфи 3 и 4 от Регламент (ЕО) № 1013/2006.

3. Когато регулаторната информация, изисквана съгласно конкретен правен акт на Съюза или националното право, посочени в член 2, параграф 1, включва официално валидиране, като например печати или сертификати, съответният орган предоставя това валидиране по електронен път в съответствие с изискванията, установени от делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в членове 7 и 8.

4. За да се спазят изискванията, посочени в параграфи 1—3 от настоящия член, държавите членки вземат мерки, за да дадат възможност на всички свои компетентни органи за достъп и обработка на регулаторната информация, предоставяна от съответните икономически оператори в съответствие с член 4. Тези мерки са в съответствие с делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в членове 7 и 8.

#### Член 6

##### Поверителна търговска информация

Компетентните органи, доставчиците на услуги за eFTI и съответните икономически оператори предприемат мерки, за да гарантират поверителността на обработваната търговска информация, предмет на обмен, в съответствие с настоящия регламент, и за да гарантират, че достъпът до тази информация и нейната обработка се извършват само когато е разрешено.

#### Член 7

##### Общ набор от данни за eFTI и поднабори от данни за eFTI

1. Комисията приема делегираните актове в съответствие с член 14, за да допълни настоящия регламент чрез определяне и изменение на общия набор от данни за eFTI и поднаборите от данни за eFTI във връзка със съответните изисквания за регулаторна информация, посочени в член 2, параграф 1, включително съответните спецификации относно определението и техническите характеристики за всеки елемент на данните, включен в общия набор от данни за eFTI и поднабор от данни за eFTI.

2. При приемането на делегираните актове по параграф 1 Комисията:

а) взема предвид съответните международни конвенции и право на Съюза; и

б) се стреми да гарантира оперативната съвместимост на общия набор от данни за eFTI и поднаборите от данни за eFTI със съответните модели на данните, които са приети на международно равнище или на равнището на Съюза, включително мултимодалните модели на данните.

3. Първият делегиран акт обхваща всички елементи, посочени в параграф 1 и се приема не по-късно от 21 февруари 2023 г.

## Член 8

**Общи процедури и правила за достъп**

1. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на общи процедури и подробни правила, включително общи технически спецификации, за достъпа на компетентните органи до платформите за eFTI, включително процедури за обработване на регулаторната информация и за комуникация между компетентните органи и съответните икономически оператори във връзка с тази информация.
2. При приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 1, Комисията цели засилване на ефективността на административните процедури и свеждането до минимум на разходите за привеждане в съответствие както за съответните икономически оператори, така и за компетентните органи.
3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2. Първият акт за изпълнение обхваща всички елементи, посочени в параграф 1 от настоящия член и се приема не по-късно от 21 февруари 2023 г.

## ГЛАВА III

**ПЛАТФОРМИ ЗА eFTI И ДОСТАВЧИЦИ НА УСЛУГИ ЗА eFTI**

## РАЗДЕЛ I

**Изисквания за платформите за eFTI и доставчици на услуги за eFTI**

## Член 9

**Функционални изисквания за платформите за eFTI**

1. Използваните за обработване на регулаторна информация платформи за eFTI съдържат функции, с които се гарантира, че:
  - а) личните данни могат да бъдат обработвани в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679;
  - б) търговските данни могат да бъдат обработвани в съответствие с член 6;
  - в) компетентните органи на държавите членки могат да имат достъп и да обработват данните в съответствие със спецификациите, приети съгласно делегирани актове и актове за изпълнение, посочени в членове 7 и 8;
  - г) съответните икономически оператори могат да предоставят информацията на компетентните органи в съответствие с член 4;
  - д) може да бъде установена уникална електронна идентификационна връзка между превоз и свързаните елементи на данните, включително структурирано позоваване на платформата за eFTI, където се предоставят данните, като например уникален референтен идентификатор;
  - е) данните могат да се обработват единствено въз основа на разрешен и удостоверен достъп;
  - ж) обработването на данните се записва надлежно в експлоатационни дневници, за да се даде възможност най-малкото за идентифициране на всяка отделна операция по обработване, физическото или юридическото лице, извършило операцията, и последователността на операциите във връзка с всеки отделен елемент на данните; ако операцията включва изменение или заличаване на съществуващ елемент на данните, оригиналният елемент на данните се запазва;
  - з) данните могат да бъдат архивирани и да останат достъпни за компетентните органи в съответствие със съответните правни актове на Съюза и националното право, с които се определят съответните изисквания за регулаторната информация;
  - и) експлоатационните дневници, посочени в буква ж) от настоящия параграф, се архивират и остават достъпни за компетентните органи за одитни цели за срока, посочен в съответните правни актове на Съюза и националното право, с които се определят съответните изисквания за регулаторната информация, а за целите на наблюдението – за срока, посочен в член 17;
  - й) данните са защитени от увреждане и кражба;
  - к) обработваните елементи на данните съответстват на общия набор от данни за eFTI и на поднаборите от данни за eFTI, установени от делегираните актове, посочени в член 7, и могат да бъдат обработвани на всеки от официалните езици на Съюза, както е предвидено в съответните правни актове на Съюза и националното право, с които се определят съответните изисквания за регулаторната информация.

2. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни спецификации относно посочените в параграф 1 от настоящия член изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2. При приемането на тези спецификации Комисията:

- а) се стреми да гарантира оперативната съвместимост на платформите за eFTI;
- б) взема предвид съответните съществуващи технически решения и стандарти;
- в) гарантира, че тези спецификации остават във възможно най-голяма степен технологично неутрални.

Първият акт за изпълнение обхваща всички елементи, посочени в параграф 1 от настоящия член и се приема не по-късно от 21 август 2023 г.

#### Член 10

##### Изисквания за доставчиците на услуги за eFTI

1. Доставчиците на услуги за eFTI гарантират, че:

- а) данните се обработват единствено от упълномощени потребители и в съответствие с ясно определени и отредени права на обработване в рамките на платформата за eFTI в съответствие със съответните изисквания за регулаторната информация;
- б) данните се съхраняват и са достъпни в съответствие с правните актове на Съюза и националното право, с които се определят съответните изисквания за регулаторната информация;
- в) компетентните органи имат пряк, освободен от всякакви такси достъп до регулаторната информация за дадена транспортна операция, обработвана чрез техните платформи за eFTI;
- г) данните са подходящо защитени, включително от неразрешено или незаконно обработване и срещу случайна загуба, унищожаване или повреждане.

2. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни правила относно посочените в параграф 1 от настоящия член изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 15, параграф 2. Първият акт за изпълнение, обхващащ всички елементи, посочени в параграф 1 от настоящия член, се приема не по-късно от 21 август 2023 г.

#### РАЗДЕЛ 2

##### Сертифициране

#### Член 11

##### Органи за оценяване на съответствието

1. Органите за оценяване на съответствието се акредитират в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 за целите на извършване на сертифициране на платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI, посочени в членове 12 и 13 от настоящия регламент.

2. За целите на акредитацията органите за оценяване на съответствието отговарят на изискванията, установени в приложение II. Националните органи по акредитацията съобщават на националния орган, определен в съответствие с параграф 3 от настоящия член, адреса на уебсайта, на който оповестяват публично наличната информация за акредитираните органи за оценяване на съответствието, включително актуален списък на тези органи.

3. Всяка държава членка определя орган, който поддържа актуален списък на акредитираните органи за оценяване на съответствието, платформите за eFTI и доставчиците на услуги за eFTI, които притежават валиден сертификат въз основа на информацията, предоставена съгласно параграф 2 от настоящия член, член 12, параграф 2 и член 13, параграф 2. Тези определени национални органи правят този списък обществено достояние на официален правителствен уебсайт.

4. До 31 март всяка година тези определени национални органи нотифицират на Комисията посочения в параграф 3 списък заедно с адреса на уебсайта, на който този списък е оповестен публично. Комисията публикува на своя официален уебсайт адресите на тези уебсайтове.

## Член 12

**Сертифициране на платформи за eFTI**

1. При поискване от разработчик на платформа за eFTI органът за оценяване на съответствието оценява съответствието на платформата за eFTI с изискванията, изложени в член 9, параграф 1. При положителна оценка органът за оценяване на съответствието издава сертификат за съответствие за тази платформа за eFTI. Ако оценката е отрицателна, органът за оценяване на съответствието предоставя на заявителя обосновка за отрицателната оценка.
2. Всеки орган за оценяване на съответствието поддържа актуален списък на платформите за eFTI, които е сертифицирал, и, чиито сертификати е оттеглил или временно преустановил. Той оповестяват този списък публично на своя уебсайт и съобщава адреса на този уебсайт на определения национален орган, посочен в член 11, параграф 3.
3. Предоставяната на компетентните органи информация посредством сертифицирана платформа за eFTI се придружава от сертификационен знак.
4. В случай на преразглеждане на техническите спецификации, установени в актовете за изпълнение, посочени в член 9, параграф 2, разработчикът на платформа за eFTI подава заявка за повторна оценка на своя сертификат.
5. Комисията се упълномощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14, за да допълни настоящия регламент с правила относно сертифицирането на платформи за eFTI и относно използването на сертификационния знак, включително правила относно подновяването, спирането на действието и оттеглянето на сертификати.

## Член 13

**Сертифициране на доставчиците на услуги за eFTI**

1. При поискване от страна на доставчик на услуга за eFTI органът за оценяване на съответствието оценява съответствието на доставчика на услуга за eFTI с изискванията, изложени в член 10, параграф 1. При положителна оценка органът за оценяване на съответствието издава сертификат за съответствие. При отрицателна оценка органът за оценяване на съответствието предоставя на заявителя основанията за отрицателната оценка.
2. Всеки орган за оценяване на съответствието поддържа актуален списък на доставчиците на услуги за eFTI, които е сертифицирал и чиито сертификати е оттеглил или временно преустановил. Той оповестява този списък публично на своя уебсайт и съобщава адреса на този уебсайт на определения национален орган, посочен в член 11, параграф 3.
3. Комисията се упълномощава да приема делегирани актове в съответствие с член 14, за да допълни настоящия регламент с правила относно сертифицирането на доставчиците на услуги за eFTI, включително правила относно подновяването, спирането на действието и оттеглянето на сертификати.

## ГЛАВА IV

**ДЕЛЕГИРАНЕ НА ПРАВОМОЩИЯ И РАЗПОРЕДБИ ЗА ПРИЛАГАНЕ**

## Член 14

**Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегираните актове, посочени в член 2, параграф 3, член 7, член 12, параграф 5 и член 13, параграф 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 20 август 2020 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 2, параграф 3, член 7, член 12, параграф 5 и член 13, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 2, параграф 3, член 7, член 12, параграф 5 и член 13, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца, след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### Член 15

##### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

#### ГЛАВА V

##### ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 16

##### Преразглеждане

1. Не по-късно от 21 февруари 2029 г. Комисията извършва оценка на настоящия регламент и представя основните констатации от нея в доклад до Европейския парламент, до Съвета и до Европейския икономически и социален комитет.

Комисията прави и оценка на възможните инициативи, по-специално с оглед на:

- a) установяването на задължение за икономическите оператори да предоставят по електронен път регулаторна информация на компетентните органи в съответствие с настоящия регламент;
- b) създаването на допълнителна оперативна съвместимост и взаимосвързаност между средата на eFTI и различните ИКТ системи и платформи, използвани за записване и обработване на регулаторна информация, както е предвидено в други правни актове на Съюза в областта на транспорта.

Тази оценка обхваща по-специално въпроса за изменението на настоящия регламент и на други съответни правни актове на Съюза и се придружава, когато е целесъобразно, от законодателно предложение.

2. Държавите членки предоставят на Комисията посочената в член 17 информация, необходима за изготвянето на доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член.

#### Член 17

##### Мониторинг

До 21 август 2027 г. и на всеки пет години след това държавите членки предоставят на Комисията, въз основа на експлоатационните дневници, посочени в член 9, параграф 1, букви ж) и и), информацията относно това колко пъти компетентните органи са осъществили достъп и обработка на регулаторната информация, която е предоставена на разположение по електронен път от съответните икономически оператори в съответствие с член 4.

Тази информация се предоставя за всяка година, обхваната от периода на докладване.

#### Член 18

##### Влизане в сила и прилагане

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

2. Той се прилага от 21 август 2024 г.
3. Член 2, параграф 2, член 5, параграф 4, член 7, член 8, член 9, параграф 2 и член 10, параграф 2 се прилагат от влизането в сила на настоящия регламент.

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

Съставено в Брюксел на 15 юли 2020 година.

*За Европейския парламент*

*Председател*

D.M. SASSOLI

*За Съвета*

*Председател*

J. KLOECKNER

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**РЕГУЛАТОРНА ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО ПОПАДА В ОБХВАТА НА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ**

ЧАСТ А – Изисквания за регулаторната информация, посочени в член 2, параграф 1, буква б)

Списък на делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в член 2, параграф 1, буква б):

- 1) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията <sup>(1)</sup> за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност на въздухоплаването: Приложение 6.3.2.6, букви а), б), в), г), д), е) и ж).

ЧАСТ Б – Национално право

По-долу са изброени съответните разпоредби на националното право, които съдържат изискване за предоставяне на регулаторна информация, изцяло или частично идентична с информацията, посочена в член 2, параграф 1, букви а) и б).

[Държава членка]

- 1) Правен акт: [разпоредба]

---

<sup>(1)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (ОВ L 299, 14.11.2015 г., стр. 1).



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**ИЗИСКВАНИЯ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ОРГАНИТЕ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО**

1. Органът за оценяване на съответствието се създава съгласно националното право и притежава юридическа правосубектност.
2. Органът за оценяване на съответствието е трета страна, независима от организацията или платформата за eFTI, или доставчика на услуга за платформата, които биват оценявани.

Орган, който принадлежи към стопанска асоциация и/или професионална федерация, представляващи предприятия, участващи в проектирането, производството, доставката, сглобяването, използването или поддръжката на платформата за eFTI, или доставчика на услуга за платформата, които този орган оценява, може да се счита за такъв орган, при условие че неговата независимост и липсата на конфликт на интереси са доказани.

3. Органът за оценяване на съответствието, неговото висше ръководство и персоналот, отговарящ за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не могат да бъдат проектант, производител, снабдител, лице, което монтира, купувач, собственик, ползвател или структура по поддръжане на платформата за eFTI, или доставчика на услуга за платформата, които се оценяват, нито представител на някое от тези лица.

Органът за оценяване на съответствието, неговото висше ръководство и персоналот, отговарящ за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не вземат пряко участие в проектирането, производството или конструирането, продажбата, монтирането, използването или поддръжката на платформата за eFTI, или доставчика на услуга за платформата, нито представляват лицата, ангажирани в тези дейности. Те не се включват в никаква дейност, която може да е в противоречие с тяхната независима преценка и почтено поведение по отношение на дейностите по оценяване на съответствието, за които са акредитирани. Това се прилага по-конкретно за консултантски услуги.

Органите за оценяване на съответствието гарантират, че дейностите на техните поделения или подизпълнители не влияят върху поверителността, обективността или безпристрастността на техните дейности по оценяване на съответствието.

4. Органите за оценяване на съответствието и техният персонал осъществяват дейностите по оценяване на съответствието с най-висока степен на почтено професионално поведение и необходимата техническа компетентност в определената област и са напълно освободени от всякакъв натиск и облаги, най-вече финансови, които могат да повлияят на тяхната преценка или на резултатите от техните дейности по оценяване на съответствието, особено по отношение на лица или групи лица, заинтересовани от резултатите от тези дейности.
5. Органът за оценяване на съответствието е в състояние да изпълнява всички задачи по оценяване на съответствието, които са му възложени по силата на членове 12 и 13 от настоящия регламент, независимо дали тези задачи се изпълняват от самия орган за оценяване на съответствието или от негово име и на негова отговорност.

Органът за оценяване на съответствието разполага с необходимите:

- а) служители с технически познания и достатъчен и подходящ опит за изпълнение на задачите за оценяване на съответствието;
- б) описания на процедурите, в съответствие с които се извършва оценяването на съответствието, гарантиращи прозрачността и възможността за възпроизвеждане на тези процедури;
- в) процедури за изпълнение на дейности, които надлежно отчитат размера на дадено предприятие, отрасъла, в който осъществява дейността си, неговата структура и степента на сложност на съответната технология.

Органът за оценяване на съответствието разполага със средствата, необходими за изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с дейностите по оценяване на съответствието по подходящ начин.

6. Персоналот, отговорен за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, разполага със следното:

- а) солидно техническо и професионално обучение, обхващащо цялата дейност по оценяване на съответствието;

- б) задоволително познаване на изискванията за оценяването, което извършва, както и подходящи правомощия за извършването на такова оценяване;
  - в) подходящо познаване и разбиране на изискванията, изложени в членове 9 и 10 от настоящия регламент;
  - г) способност да изготвя сертификати за съответствие, записи и доклади, доказващи, че оценките са били извършени.
7. Безпристрастността на органите за оценяване на съответствието, на тяхното висше ръководство и на персонала, отговарящ за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието са гарантирани.
- Възнаграждението на висшето ръководство и на персонала, отговарящ за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието на органа за оценяване на съответствието, не зависи от броя на извършените оценки или от резултатите от тези оценки.
8. Органите за оценяване на съответствието сключват застраховка за покриване на отговорността им, освен ако отговорността се поема от държавата съгласно националното право или ако държавата членка пряко отговаря за оценяването на съответствието.
9. Персоналът на органа за оценяване на съответствието спазва задължение за служебна тайна по отношение на информацията, получена при изпълнение на своите задачи съгласно членове 12 и 13 от настоящия регламент или съгласно разпоредба от националното право по прилагането им, освен по отношение на компетентните органи на държавата членка, в която осъществява дейността си. Гарантира се защитата на правата на собственост.
10. Органите за оценяване на съответствието участват в съответните дейности по стандартизация и съответните регулаторни дейности или се уверяват, че техният персонал, отговарящ за изпълнението на задачите по оценка на съответствието, е уведомен за тях.
-

## ДИРЕКТИВИ

### ДИРЕКТИВА (ЕС) 2020/1057 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 15 юли 2020 година

**за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) За създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт е необходимо да се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на автомобилните превозвачи („превозвачи“) и за лоялна конкуренция между тях. Предвид високата степен на мобилност на работната сила в сектора на автомобилния транспорт са необходими специфични за сектора правила, за да се осигури баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.
- (2) С оглед на високата степен на мобилност на услугите за автомобилен превоз се изисква особено внимание, за да се гарантира, че водачите се ползват от полагащите им се права и че превозвачите, повечето от които са малки предприятия, не се сблъскват с непропорционални административни пречки или дискриминационни проверки, които неоправдано ограничават тяхната свобода да предоставят трансгранични услуги. Поради същата причина всички национални правила, прилагани за автомобилния превоз, трябва да бъдат пропорционални и обосновани, като се отчита, че е необходимо да се гарантират адекватни условия на труд и социална закрила за водачите и да се улесни упражняването на правото на предоставяне на услуги в автомобилния транспорт, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи.
- (3) Балансът между подобряването на социалните условия и условията на труд за водачите и улесненото упражняване на правото на предоставяне на услуги в автомобилния транспорт, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи, е от решаващо значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар.
- (4) В резултат на оценка на ефективността и ефикасността на действащото социално законодателство на Съюза в сектора на автомобилния транспорт бяха установени някои „вратички“ в съществуващите разпоредби и недостатъци в тяхното изпълнение, например като тези по отношение на използването на дружества от типа „пощенска кутия“. Освен това съществуват редица несъответствия между държавите членки в тълкуването, прилагането и изпълнението на посочените разпоредби, което създава голяма административна тежест за водачите и превозвачите. Това поражда правна несигурност, което оказва неблагоприятно въздействие върху условията на труд и социалните условия за водачите и условията на лоялна конкуренция на превозвачите в сектора.
- (5) За да се гарантира правилното прилагане на Директива 96/71/ЕО <sup>(4)</sup> и Директива 2014/67/ЕС <sup>(5)</sup> на Европейския парламент и на Съвета, следва да се засилят проверките и да се укрепи сътрудничеството на равнището на Съюза за борба с измамите, свързани с командироването на водачи.

<sup>(1)</sup> ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 45.

<sup>(2)</sup> ОВ С 176, 23.5.2018 г., стр. 57.

<sup>(3)</sup> Позиция на Европейския парламент от 4 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 7 април 2020 г. (ОВ С 149, 5.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1).

<sup>(5)</sup> Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11).

- (6) В предложението на Комисията от 8 март 2016 г. за преразглеждане на Директива 96/71/ЕО се отчита, че изпълнението на посочената директива поражда специфични правни въпроси и трудности в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт, и се посочва, че тези проблеми биха се разрешили най-добре чрез специално законодателство за сектора на автомобилния транспорт.
- (7) С оглед да се гарантира ефективното и пропорционално изпълнение на Директива 96/71/ЕО в сектора на автомобилния транспорт, е необходимо да се установят специфични за сектора правила, отразяващи особеностите на силно мобилната работна сила в този сектор и осигуряващи баланс между социалната закрила на водачите и свободата на превозвачите да предоставят трансгранични услуги. Разпоредбите относно командироването на работници в Директива 96/71/ЕО и относно прилагането на тези разпоредби в Директива 2014/67/ЕС се прилагат за сектора на автомобилния транспорт и следва да бъдат предмет на специфичните правила, предвидени в настоящата директива.
- (8) Като се има предвид силно мобилният характер на транспортния сектор, водачите по принцип не се командироваат в друга държава членка по договори за услуги за дълъг период от време, както понякога е случаят в други сектори. Поради това следва да се изясни при какви обстоятелства правилата относно дългосрочното командироване в Директива 96/71/ЕО не се прилагат за такива водачи.
- (9) Балансираните специфични за сектора правила за командироване следва да се основават на наличието на достатъчна връзка между водача и предоставяната услуга, и територията на приемащата държава членка. За да се улесни прилагането на правилата, следва да се прави разграничение между различните видове превози в зависимост от степента на връзката с територията на приемащата държава членка.
- (10) Когато водачът участва в двустранни превози от държавата членка, в която е установено предприятието („държавата членка на установяване“), до територията на друга държава членка или трета държава или обратно до държавата членка на установяване, естеството на услугата е тясно свързано с държавата членка на установяване. Възможно е даден водач да предприеме няколко двустранни превози по време на едно пътуване. Би представлявало непропорционално ограничение на свободата за предоставяне на трансгранични услуги в автомобилния транспорт, ако правилата за командироване, а поради това и редът и условията на трудова заетост, гарантирани в приемащата държава членка, се отнасяха до такива двустранни превози.
- (11) Следва да се поясни, че международният превоз, преминаващ транзитно през територията на държава членка, не представлява ситуация на командироване. Подобни превози се характеризират с това, че водачът преминава през държавата членка без товарене или разтоварване на товари и без вземане или оставяне на пътници, и поради това не е налице съществена връзка между дейностите на водача и държавата членка на транзитно преминаване. Поради това квалифицирането на присъствието на водача в държава членка като транзитно преминаване не се влияе от спирания, свързани например с хигиенни причини.
- (12) Когато водачът извършва операция по комбиниран транспорт, естеството на предоставяната услуга в началната или крайната отсечка с автомобилен транспорт е тясно свързано с държавата членка на установяване, ако отсечката с автомобилен транспорт сама по себе си представлява двустранен превоз. За разлика от това, когато отсечката с автомобилен транспорт се изпълнява в рамките на приемащата държава членка или като международен превоз, е налице достатъчна връзка с територията на приемаща държава членка, поради което следва да се прилагат правилата за командироването.
- (13) Когато водачът изпълнява други видове превози, по-специално каботажни превози или международни превози, различни от двустранните, е налице достатъчна връзка с територията на приемащата държава членка. Тази връзка съществува в случая на каботажни превози съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1072/2009 <sup>(6)</sup> и Регламент (ЕО) № 1073/2009 <sup>(7)</sup> на Европейския парламент и на Съвета, тъй като превозът се извършва изцяло в една приемаща държава членка, а услугата е тясно свързана с територията на тази приемаща държава членка. Международните превози, различни от двустранните, се характеризират с това, че водачът извършва международни превози извън държавата членка, в която е установено командированото предприятие. Следователно извършваните услуги са свързани със съответната приемаща държава членка, а не с държавата членка на установяване. В тези случаи специфични за сектора правила са необходими само по отношение на административните изисквания и мерките за контрол.
- (14) Държавите членки следва да гарантират, че в съответствие с Директива 2014/67/ЕС редът и условията за наемане на работа, посочени в член 3 от Директива 96/71/ЕО, които са установени в национална законова, подзаконова или административна разпоредба или чрез колективни трудови договори или арбитражни решения, които в техните територии са били обявени за общоприложими или приложими в съответствие с член 3, параграфи 1 и 8 от Директива 96/71/ЕО, се предоставят по достъпен и прозрачен начин на транспортните предприятия от други

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

държави членки и на командированите водачи. Това трябва да включва, когато е приложимо, и редът и условията за наемане на работа, които са установени чрез колективни трудови договори, които са общоприложими за всички подобни предприятия в съответния географски район. Съответната информация следва по-специално да обхваща съставните елементи на възнаграждението, определени за задължителни по силата на такива инструменти. В съответствие с Директива 2014/67/ЕС трябва да се търси участието на социалните партньори.

- (15) Превозвачи от Съюза са изправени пред нарастваща конкуренция от страна на превозвачи, установени в трети държави. Поради това е изключително важно да се гарантира, че превозвачите от Съюза не са обект на дискриминация. В съответствие с член 1, параграф 4 от Директива 96/71/ЕО предприятията, установени в държава, която не е членка, не трябва да бъдат третираны по-благоприятно, отколкото предприятията, установени в държава членка. Този принцип следва да се прилага и по отношение на специфичните правила за командироването, предвидени в настоящата директива. По-специално, той следва да се прилага, когато превозвачи от трети държави извършват превози съгласно двустранни или многостранни споразумения за предоставяне на достъп до пазара на Съюза.
- (16) Многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта („ЕСМТ“) е един от основните инструменти за регулиране на достъпа на превозвачи от трети страни до пазара на Съюза и достъпа на превозвачи от Съюза до пазари на трети страни. Броят на разрешителните, дадени на всяка държава членка на ЕСМТ, се определя на годишна основа. Държавите членки следва да спазват задължението си да не дискриминират предприятия на Съюза, включително при договарянето на условията за достъп до пазара на Съюза в рамките на ЕСМТ.
- (17) Съюзът разполага с правомощието за договаряне и сключване на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози („АЕТР“), като част от неговата изключителна външна компетентност. Съгласно член 2, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(8)</sup> Съюзът следва да приведе в съответствие механизмите за контрол, които могат да бъдат използвани за контрол на спазването на социалните правила на държавите членки и на Съюза от страна на предприятия от трети държави, с механизмите за контрол, които се прилагат за предприятия на Съюза.
- (18) Затруднения възникват и при прилагането на правилата за командироване на работници, определени в Директива 96/71/ЕО, както и на правилата относно административните изисквания, предвидени в Директива 2014/67/ЕС, в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт. Некоординираните национални мерки за прилагането и изпълнението на разпоредбите относно командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт поражда правна несигурност и голяма административна тежест за превозвачите от Съюза, които не пребивават в дадена държава членка. Това създава неоправдани ограничения на свободата за предоставяне на трансгранични услуги в автомобилния транспорт с отрицателни странични ефекти за заетостта и за конкурентоспособността на превозвачите. Поради това е необходима хармонизация на административните изисквания и на мерките за контрол. Това би предотвратило ненужни забавяния на превозвачите по време на път.
- (19) С оглед да се осигури ефективното и ефикасно изпълнение на специфичните за сектора правила относно командироването на работници и да се избегне непропорционална административна тежест за превозвачите от Съюза, които не пребивават в дадена държава членка, в сектора на автомобилния транспорт следва да бъдат установени специфични административни изисквания и мерки за контрол, като се използват пълноценно инструменти за контрол, като например цифровият тахограф. С цел да се следи спазването на задълженията, предвидени в настоящата директива и в Директива 96/71/ЕО, и същевременно да се намали сложността на посочената задача, на държавите членки следва да се разреши да налагат на превозвачите само административните изисквания и мерки за контрол, посочени в настоящата директива, които са адаптирани към сектора на автомобилния транспорт.
- (20) Транспортните предприятия се нуждаят от правна сигурност относно правилата и изискванията, които трябва да спазват. Тези правила и изисквания следва да бъдат ясни, разбираеми и лесно достъпни за транспортните предприятия и следва да дават възможност за извършването на ефективни проверки. Важно е новите правила да не създават ненужна административна тежест и да вземат надлежно предвид интересите на малките и средни предприятия.

<sup>(8)</sup> 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, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- (21) Административната тежест и задачите по управление на документите за водачите следва да бъдат разумни. Поради това, докато някои документи следва да са на разположение в превозното средство за проверки на пътя, други документи следва да се предоставят чрез публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар („ИСВП“), установена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(9)</sup>, от превозвачите и, когато е необходимо, от компетентните органи на държавата членка на установяване на оператора. Компетентните органи следва да използват рамката за взаимопомощ между държавите членки, посочена в Директива 2014/67/ЕС.
- (22) За да се улесни контролът на спазването на правилата за командироване, предвидени в настоящата директива, превозвачите следва да представят декларация за командироване на компетентните органи на държавите членки, в които командирова водачи.
- (23) С цел намаляване на административната тежест върху превозвачите е необходимо да се опрости процесът на изпращане и актуализиране на декларациите за командироване. Поради това Комисията следва да разработи многоезичен публичен интерфейс, до който превозвачите да имат достъп и чрез който да могат да подават и актуализират информация относно командироването и при необходимост да предоставят на ИСВП съответните документи.
- (24) Като се има предвид, че в някои държави членки социалните партньори играят ключова роля в прилагането на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт, държавите членки следва да имат право да предоставят на националните социални партньори съответната информация, която е била обменена чрез ИСВП, единствено с цел проверка на съответствието с правилата за командироване при спазване на Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(10)</sup>. Съответната информация следва да се предоставя на социалните партньори по друг начин освен ИСВП.
- (25) С цел да се осигурят еднакви условия за изпълнението на настоящата директива, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия за уточняване на функционалните елементи на публичния интерфейс, свързан с ИСВП. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(11)</sup>.
- (26) Адекватното, ефективно и последователно изпълнение на правилата относно работното време и почивките е от решаващо значение за подобряването на безопасността на движението по пътищата, за защитата на условията на труд на водачите и за предотвратяването на нарушения на конкуренцията вследствие на неспазването. Поради това е желателно съществуващите еднакви изисквания за изпълнение, посочени в Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>(12)</sup>, да се разширят, така че да включат и контрола за спазването на разпоредбите за работното време, посочени в Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>(13)</sup>.
- (27) С оглед на поредицата от данни, необходими за извършването на контрол за спазването на правилата за работното време, определени в Директива 2002/15/ЕО, обхватът на проверките на пътя зависи от разработването и въвеждането на базови технологии, позволяващи да бъде обхванат достатъчен период от време. Проверките на пътя следва да бъдат ограничени до тези аспекти, които могат да бъдат проверявани ефикасно посредством тахограф и свързаното с него записващо оборудване на борда, а цялостните проверки следва да се извършват в помещенията.
- (28) Проверките на пътя следва да се извършват ефикасно и бързо с цел да бъдат приключени във възможно най-кратък срок и с възможно най-малко забавяне за водача. Следва да се направи ясно разграничение между задълженията на превозвачите и задълженията на водачите.

<sup>(9)</sup> Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).

<sup>(10)</sup> Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

<sup>(11)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>(12)</sup> 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, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

<sup>(13)</sup> 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).

- (29) Сътрудничеството между правоприлагащите органи на държавите членки следва да бъде допълнително насърчавано чрез съгласувани проверки, които държавите членки следва да се стремят да разширят, така че да обхващат проверките в помещениата. Европейският орган по труда, чийто обхват на дейностите, както е посочено в член 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(14)</sup> включва Директива 2006/22/ЕО, може да играе важна роля за подпомагането на държавите членки, извършващи съгласувани проверки и би могъл да подкрепя усилията за образование и обучение.
- (30) Административното сътрудничество между държавите членки по отношение на прилагането на социалните правила в сектора на автомобилния транспорт се оказва недостатъчно, поради което трансграничното правоприлагане е трудно, неефикасно и несъгласувано. Ето защо е необходимо да се установи рамка за ефективна комуникация и взаимопомощ, включително обмен на данни относно нарушенията и информация за добрите практики в областта на правоприлагането.
- (31) С оглед на насърчаване на ефективното административно сътрудничество и ефективния обмен на информация, Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(15)</sup> изисква от държавите членки да свържат националните си електронни регистри („НЕР“) чрез системата на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози („ERRU“). Информацията, достъпна чрез тази система при проверките на пътя, следва да бъде разширена.
- (32) С цел да се улесни и подобри комуникацията между държавите членки, да се осигури по-единно прилагане на социалните правила в транспортния сектор и да се улесни спазването от страна на превозвачите на административните изисквания при командироването на водачи, Комисията следва да разработи един или повече нови модули за ИСВП. Важно е ИСВП да предоставя възможност за проверка на валидността на декларациите за командироване по време на проверките на пътя.
- (33) Обменът на информация в условията на ефективно административно сътрудничество и взаимопомощ между държавите членки следва да е в съответствие с правилата относно защитата на личните данни, установени в регламенти (ЕС) 2016/679 и (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(16)</sup>. Обменът на информация посредством ИСВП следва да е в съответствие и с Регламент (ЕС) № 1024/2012.
- (34) За подобряване на ефективността, ефикасността и съгласуваността на изпълнението е желателно да се развият характеристиките и да се разшири използването на съществуващите национални системи за класифициране на риска. Достъпът до данните, съдържащи се в системите за класифициране на риска, би дал възможност на компетентните контролни органи на съответните държави членки за по-целенасочени проверки на превозвачи, които не спазват правилата. Обща формула за оценка на степента на риска за даден превозвач следва да допринесе за по-справедливо третиране на превозвачите по време на проверките.
- (35) С влизането в сила на Договора от Лисабон правомощията, предоставени на Комисията с Директива 2006/22/ЕО, следва да бъдат приведени в съответствие с членове 290 и 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).
- (36) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Директива 2006/22/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за увеличаване до 4 % на минималния процент на проверените от държавите членки изработени дни от водачите на превозни средства; за предоставяне на по-нататъшни пояснения по дефинициите на категориите статистически данни, които ще бъдат събирани; за определяне на орган, който активно да подпомага обмена на данни, опит и сведения между държавите членки; за установяване на обща формула за изчисляване и класифициране на степента на риска на дадено предприятие; за установяване на насоки за най-добрите практики на изпълнение; за установяване на общ подход за регистрирането и контрола на периодите на друга работа и за регистрирането и контрола на периодите от поне една седмица, през които водачът отсъства от превозното средство и не е в състояние да извършва каквито и да било дейности с посоченото превозно средство; и

<sup>(14)</sup> Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на Европейски орган по труда, за изменение на регламенти (ЕО) № 883/2004, (ЕС) № 492/2011 и (ЕС) 2016/589 и за отмяна на Решение (ЕС) 2016/344 (ОВ L 186, 11.7.2019 г., стр. 21).

<sup>(15)</sup> Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. 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 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

<sup>(16)</sup> Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

за насърчаване на общ подход към прилагането на настоящата директива, за окуражаване на съгласуван подход между изпълнителните власти и хармонизирано интерпретиране на Регламент (ЕО) № 561/2006 между изпълнителните власти и за подпомагане на диалога между транспортния сектор и изпълнителните власти. По-специално, когато приема актове за изпълнение за разработването на обща формула за изчисляване и класифициране на степента на риска на предприятие, Комисията следва да гарантира еднаквото третиране на предприятията, когато взема предвид критериите, посочени в настоящата директива. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕО) № 182/2011.

- (37) С цел да се отрази развитието на най-добрите практики по отношение на проверките и стандартното оборудване, които трябва да бъдат на разположение на изпълнителните екипи и за установяване или актуализиране на тежестта на нарушенията на регламент (ЕО) № 561/2006 или (ЕО) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(17)</sup>, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменение съответно на приложения I и II и на приложение III от Директива 2006/22/ЕО. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество <sup>(18)</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при изготвянето на делегираните актове Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с изготвянето на делегираните актове.
- (38) Поради това Директива 2006/22/ЕО следва да бъде съответно изменена.
- (39) Транспортните предприятия са адресатите на определени специални правила за командироването и носят отговорност за последствията от извършените от тях нарушения на тези правила. Същевременно, за да се избегне злоупотреба от страна на предприятията, които договарят транспортни услуги с автомобилни превозвачи на товари, държавите членки следва също така да установят ясни и предвидими правила относно санкциите срещу изпращачите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите, когато им е било известно или в контекста на всички имашащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях услуги в автомобилния транспорт се нарушават специалните правила за командироването.
- (40) С цел да се гарантират справедливи и равнопоставени условия на конкуренция за работниците и бизнеса, е необходимо да се постигне напредък по отношение на интелигентното прилагане и да се осигури цялата възможна подкрепа за пълното въвеждане и използване на системите за класифициране на риска.
- (41) Комисията следва да направи оценка на въздействието на прилагането и изпълнението на правилата за командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт и да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад относно резултатите от тази оценка, придружен по целесъобразност от законодателно предложение.
- (42) Доколкото целите на настоящата директива, а именно да се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на превозвачите и за лоялна конкуренция между тях, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците на настоящата директива могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 ДЕС. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (43) Националните мерки, транспониращи настоящата директива следва да се прилагат от дата 18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива. Директива (ЕС) 2018/957 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(19)</sup> следва да се прилага за сектора на автомобилния транспорт, в съответствие с член 3, параграф 3 от посочената директива от 2 февруари 2022 г.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

#### Специфични правила за командироването на водачи

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

<sup>(17)</sup> Регламент (ЕО) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт текст от значение за ЕИП (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

<sup>(18)</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

<sup>(19)</sup> Директива (ЕС) 2018/957 на Европейския парламент и на Съвета от 28 юни 2018 г. за изменение на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 173, 9.7.2018 г., стр. 16).



2. Тези специфични правила се прилагат спрямо водачи, чиито работодатели са предприятия, установени в държава членка, която предприема транснационалната мярка, посочена в член 1, параграф 3, буква а) от Директива 96/71/ЕО.

3. Независимо от член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО, даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато извършва двустранни превози на товари.

За целите на настоящата директива двустранен превоз на товари означава движението на товари въз основа на договор за превоз от държавата членка на установяване съгласно определението в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 до друга държава членка или до трета държава или от друга държава членка или трета държава до държавата членка на установяване.

От 2 февруари 2022 г., която е датата, от която водачите са длъжни да записват ръчно данните за преминаване на граници по силата на член 34, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014, държавите членки прилагат освобождаването за двустранни превози на товари, предвидено в първа и втора алинея от настоящия параграф, също когато в допълнение на осъществяването на двустранен превоз, водачът осъществява една дейност по товарене и/или разтоварване в държавите членки или в третите държави, които водачът пресича, при условие че водачът не товари и разтоварва товари в една и съща държава членка.

Ако двустранен превоз, който започва от държавата членка на установяване и по време на който не е извършена допълнителна дейност, е последван от двустранен превоз до държавата членка на установяване, освобождаването за допълнителни дейности, предвидено в третата алинея, се прилага за максимално две допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване, при условията, посочени в третата алинея.

Освобождаванията за допълнителни дейности, предвидени в трета и четвърта алинея от настоящия параграф, се прилагат само до датата, от която се изисква интелигентните тахографи, отговарящи на изискването да регистрират преминаванията на граници и допълнителните дейности, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014, да бъдат монтирани в превозните средства, регистрирани за първи път в държава членка съгласно член 8, параграф 1, четвърта алинея от посочения регламент. От тази дата освобождаванията за допълнителни дейности, предвидени в трета и четвърта алинея от настоящия параграф, се прилагат единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в членове 8, 9 и 10 от посочения регламент.

4. Независимо от член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО, даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато осъществява двустранни превози на пътници.

За целите на настоящата директива двустранен превоз в рамките на международен случаен или редовен превоз на пътници, по смисъла на Регламент (ЕО) № 1073/2009, е когато водачът извършва някой от следните превози:

- а) взема пътници в държавата членка на установяване и ги оставя в друга държава членка или трета държава;
- б) взема пътници в държава членка или трета държава и ги оставя в държавата членка на установяване; или
- в) взема и оставя пътници в държавата членка на установяване с цел извършване на местни екскурзии в друга държава членка или в трета държава в съответствие с Регламент (ЕО) № 1073/2009.

От 2 февруари 2022 г., която е датата, от която водачите са длъжни да записват ръчно данните за преминаване на граници съгласно член 34, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014, държавите членки прилагат освобождаването за двустранни превози на пътници, предвидено в първа и втора алинея от настоящия параграф, също когато в допълнение на осъществяването на двустранен превоз, водачът взема пътници веднъж и/или оставя пътници веднъж в държавите членки или третите държави, които пресича, при условие че водачът не предлага превоз на пътници между две точки в рамките на пресичаната държава членка. Същото се отнася за пътуването на връщане.

Освобождаването за допълнителни дейности, предвидено в трета алинея от настоящия параграф се прилага само до датата, от която интелигентните тахографи, отговарящи на изискването да регистрират преминаванията на граници и допълнителните дейности, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014, се изисква да бъдат монтирани в превозните средства, регистрирани за първи път в държава членка съгласно член 8, параграф 1, четвърта алинея от посочения регламент. От тази дата освобождаването за допълнителни дейности, предвидено в трета алинея от настоящия параграф, се прилага единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентни тахографи, както е предвидено в членове 8, 9 и 10 от посочения регламент.

5. Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО, даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато водачът преминава транзитно през територията на държава членка, без да товари или разтоварва товари и без да взема или оставя пътници.

6. Независимо от член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато осъществява началната или крайната отсечка от комбиниран транспорт съгласно определението в Директива 92/106/ЕИО на Съвета<sup>(20)</sup>, ако отсечката с автомобилен превоз сама по себе си се състои от двустранни превози по смисъла на параграф 3 от настоящия член.

7. Водач, който извършва каботажни превози съгласно определението в регламенти (ЕО) № 1072/2009 и (ЕО) № 1073/2009, се счита за командирован съгласно Директива 96/71/ЕО.

8. За целите на член 3, параграф 1а от Директива 96/71/ЕО се счита, че командироването приключва, когато водачът напусне приемащата държава членка при извършването на международен превоз на товари или пътници. Срокът на командироването не се кумулира с предходни периоди на командироване в контекста на подобни международни превози, осъществени от същия водач или от друг водач, когато той или тя замества.

9. Държавите членки гарантират, че в съответствие с Директива 2014/67/ЕС редът и условията за наемане на работа, посочени в член 3 от Директива 96/71/ЕО, които са установени в национални закони, подзаконови или административни разпоредби или чрез колективни трудови договори или арбитражни решения, които на техните територии са били обявени за общоприложими или приложими в съответствие с член 3, параграфи 1 и 8 от Директива 96/71/ЕО, се предоставят по достъпен и прозрачен начин на транспортните предприятия от други държави членки и на командированите водачи. Съответната информация по-специално обхваща съставните елементи на възнаграждението, определени за задължителни по силата на такива инструменти, включително, когато е целесъобразно, чрез колективни трудови договори, които са общоприложими за всички подобни предприятия в съответния географски район.

10. Транспортните предприятия, установени в държави, които не са членки на Европейския съюз, не получават благоприятно третиране от предприятията, установени в държава членка, включително когато извършват превози съгласно двустранни или многостранни споразумения за предоставяне на достъп до пазара на Съюза или части от него.

11. Чрез дерогация от член 9, параграфи 1 и 2 от Директива 2014/67/ЕС държавите членки могат да налагат единствено следните административни изисквания и мерки за контрол по отношение на командироването на водачи:

а) задължение за превозвача, установен в друга държава членка, да представи декларация за командироване на националните компетентни органи на държавата членка, в която е командирован, най-късно до започването на командироването, като използва многоезичен стандартизиран формуляр в рамките на публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар („ИСВП“), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012; декларацията за командироване съдържа следната информация:

i) самоличността на превозвача, най-малкото под формата на номера на лиценза на Общността, когато такъв номер е налице;

ii) координатите за връзка с ръководител на транспортната дейност или с друго лице за контакт в държавата членка на установяване с оглед на осъществяване на връзка с компетентните органи на приемащата държава членка, в която се предоставят услугите, и изпращане и получаване на документи или съобщения;

iii) самоличността, адреса на местопребиваване и номера на шофьорската книжка на водача;

iv) началната дата на трудовия договор на водача и приложимото за него право;

v) планираната начална и крайна дата на командироването;

vi) регистрационните номера на моторните превозни средства;

vii) дали осъществените транспортни услуги представляват превоз на товари, превоз на пътници, международен превоз или каботажни превози;

б) задължение за превозвача да гарантира, че водачът има на хартиен носител или в електронна форма на свое разположение, и задължение за водача да съхранява и предоставя при поискване по време на проверка на пътя:

i) копие от декларацията за командироване, подадена чрез ИСВП;

<sup>(20)</sup> Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

- ii) доказателство за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателство, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета;
  - iii) тахографските записи и по-специално символите на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014;
- в) задължение за превозвача да изпрати чрез публичния интерфейс свързан с ИСВП, след изтичане на срока на командироването, по пряко искане на компетентните органи на държавите членки, в които е извършено командироването, копия от документите, посочени в буква б), подточки ii) и iii) от настоящия параграф, както и документацията за възнаграждението на водача, отнасяща се за периода на командироването, трудовия договор или равностоен документ по смисъла на член 3 от Директива 91/533/ЕИО на Съвета<sup>(21)</sup>, отчетите за отработените часове на водача и документите, удостоверяващи плащането.

Превозвачът изпраща документацията чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП, не по-късно от осем седмици от датата на искането. Ако превозвачът не представи изискваната документация в рамките на този срок, компетентните органи на държавата членка, в която е извършено командироването, могат да поискат чрез ИСВП съдействието на компетентните органи на държавата членка на установяване в съответствие с членове 6 и 7 от Директива 2014/67/ЕС. Когато бъде отправено подобно искане за взаимопомощ, компетентните органи на държавата членка на установяване на превозвача трябва да имат достъп до декларацията за командироване и до други относими документи, представени от превозвача чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП.

Компетентните органи на държавата членка на установяване гарантират, че предоставят поисканите документите на компетентните органи на държавата членка, в която е извършено командироването, чрез ИСВП в срок от 25 работни дни от датата на искането за взаимопомощ.

С цел да се установи дали даден водач не може да се смята за командирован съгласно параграфи 3 и 4 от настоящия член, държавите членки могат да наложат като мярка за контрол единствено задължение за водача да съхранява върху хартиен или електронен носител и да предоставя при поискване по време на проверка на пътя доказателства за съответния международен превоз, като например електронна товарителница (e-CMR) или доказателство, посочено в член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, както и тахографските записи, посочени в буква б), подточка iii) от настоящия параграф.

12. За целите на контрола превозвачът актуализира в публичния интерфейс, свързан с ИСВП декларациите за командироване, посочени в параграф 11, буква а).

13. Информацията от декларациите за командироване се съхранява в архива на ИСВП за целите на проверките за срок от 24 месеца.

Държава членка може да разреши на компетентния орган да предоставя на националните социални партньори по друг начин освен ИСВП съответната информация, която е на разположение в ИСВП, доколкото това е необходимо за целите на проверката на съответствието с правилата за командироване и съответства на националното право и практики, при условие че:

- а) информацията е свързана с командироване на територията на съответната държава членка;
- б) информацията се използва изключително за целите на прилагането на правилата относно командироването; и
- в) всяко обработване на данни се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679.

14. До 2 февруари 2021 г. Комисията определя чрез акт за изпълнение функционалните характеристики на публичния интерфейс, свързан с ИСВП. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 4, параграф 2.

15. Държавите членки избягват ненужни забавяния при осъществяването на мерките за контрол, които може да засегнат продължителността и планираните дати на командироването.

<sup>(21)</sup> Директива 91/533/ЕИО на Съвета от 14 октомври 1991 г. относно задължението на работодателя да информира работниците или служителите за условията на трудовия договор или на трудовото правоотношение (ОВ L 288, 18.10.1991 г., стр. 32).

16. Компетентните органи в държавите членки си сътрудничат тясно и си предоставят взаимопомощ и всякаква имаща отношение информация при спазване на условията, предвидени в Директива 2014/67/ЕС и в Регламент (ЕО) № 1071/2009.

## Член 2

### Изменение на Директива 2006/22/ЕО

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

1) Заглавието се заменя със следното:

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

2) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

#### Материален обхват

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

(\*) 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, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

(\*\*) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

(\*\*\*) Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).“

3) Член 2 се изменя, както следва:

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

„Тези проверки включват ежегодно голяма и представителна извадка от мобилни работници, водачи на превозни средства, предприятия и превозни средства, попадащи в обхвата на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014, както и мобилни работници и водачи на превозни средства, попадащи в обхвата на Директива 2002/15/ЕО. Проверките на пътя за спазването на Директива 2002/15/ЕО се ограничават до аспекти, които могат да бъдат ефективно проверени посредством тахограф и свързано записващо оборудване. Цялостна проверка на спазването на Директива 2002/15/ЕО може да бъде направена единствено в помещенията.“;

б) в параграф 3 първа и втора алинея се заменят със следното:

„Всяка държава членка организира проверки по такъв начин, че да се проверяват най-малко 3 % от отработените дни от водачите на превозни средства, които попадат в обхвата на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014. По време на проверката на пътя на водача се дава възможност да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност или всяко друго лице или субект, за да предостави, преди края на проверката на пътя, всякакви доказателства, за които се установява, че липсват в превозното средство; това не засяга задължението на водача да гарантира правилното използване на тахографското оборудване.

От 1 януари 2012 г. този минимален процент може да бъде увеличен до 4 % от Комисията посредством акт за изпълнение, при условие че събраните статистически данни съобразно член 3 покажат, че средно повече от 90 % от всички проверени превозни средства са оборудвани с цифрови тахографи. При вземане на решение Комисията отчита ефективността на съществуващите изпълнителни мерки и по-специално наличието на данни от цифрови тахографи в помещенията на предприятията. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2.“;

в) вмъква се следният параграф:

„3а. Всяка държава членка организира проверки за спазването на Директива 2002/15/ЕО при отчитане на системата за класифициране на риска, предвидена в член 9 от настоящата директива. Тези проверки се насочват към конкретно предприятие, ако един или повече от неговите водачи непрекъснато или сериозно нарушават Регламент (ЕО) № 561/2006 или (ЕС) № 165/2014.“;

г) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Информацията, предоставена на Комисията в съответствие с член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 и член 13 от Директива 2002/15/ЕО, включва броя на водачите на превозни средства, проверени на пътя, броя на проверките в помещенията на предприятията, броя на проверените работни дни и броя и вида на докладваните нарушения, и посочва дали са били превозвани хора или товари.“

4) Член 3, параграф 5 се заменя със следното:

„Комисията пояснява, ако е необходимо, посредством актове за изпълнение, определенията за категориите, упоменати в първа алинея, букви а) и б). Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедура по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2.“

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

#### **Съгласувани проверки**

Най-малко шест пъти годишно държавите членки провеждат съгласувани проверки на пътя на водачи на превозни средства и на превозни средства, попадащи в обхвата на регламент (ЕО) № 561/2006 или (ЕС) № 165/2014. Наред с това държавите членки полагат усилия да организират съгласувани проверки в помещенията на предприятията.

Тези съгласувани проверки се провеждат едновременно от правоприлагащите органи на две или повече държави членки, като всеки от тях действа на своя територия.“

6) В член 6 параграф 1 се заменя със следното:

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

7) Член 7 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

„б) да предава на Комисията статистическите данни, изготвяни на всеки две години съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006;“;

ii) добавя се следната буква:

„г) да осигурява обмена на информация с другите държави членки съгласно член 8 от настоящата директива по отношение на прилагането на националните разпоредби за транспониране на настоящата директива и на Директива 2002/15/ЕО.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Обменът на данни, опит и сведения между държавите-членки активно се подпомага, основно, но не само чрез Комитета, посочен в член 12, параграф 1, а и чрез всеки такъв орган, който Комисията може да определи посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане в член 12, параграф 2.“

8) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

#### Обмен на информация

1. Информацията, която е предоставена двустранно по член 22, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006, се обменя и между определените органи, съобщени на Комисията в съответствие с член 7 от настоящата директива:

- a) най-малко веднъж на всеки шест месеца след влизането в сила на настоящата директива;
- б) при мотивирано искане от държава членка в индивидуални случаи.

2. Държава членка предоставя информацията, поискана от друга държава членка съгласно параграф 1, буква б) в срок от 25 работни дни от получаването на искането. Държавите членки могат да договорят взаимно помежду си по-кратък срок. В спешни случаи или в случаи, в които е необходима само справка от регистри — например от регистри за система за класифициране на риска, исканата информация се представя в срок от три работни дни.

Когато запитаната държава членка счита, че искането не е достатъчно обосновано, тя информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни от получаването на запитването. Запитващата държава членка допълнително обосновава искането. Когато от правилата искането държава членка не може допълнително да обоснове искането, запитаната държава може да отхвърли искането.

Когато е трудно или невъзможно да се изпълни искане за информация или да се извършат проверки, инспекции или разследвания, запитаната държава членка съответно информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни от получаването на запитването, като посочва причините и мотивира надлежно затруднението или невъзможността. Съответните държави членки провеждат обсъждане помежду си с оглед намиране на решение.

В случай на продължително забавяне при предоставяне на информацията на държавата членка, на чиято територия е командирован работникът, Комисията бива информирана за това и предприема подходящи мерки.

3. Предвиденият в настоящия член обмен на информация се осъществява посредством Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета (\*). Това не се отнася за информацията, която държавите членки обменят чрез преки търсения в националните електронни регистри, посочени в член 16, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета (\*\*).

(\*) Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).

(\*\*) Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. 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 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).“

9) Член 9 се изменя, както следва:

- a) параграф 1 се заменя със следното:

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

До 2 юни 2021 г. Комисията установява чрез актове за изпълнение обща формула за изчисляване и класифициране на степента на риска за предприятие. Същата обща формула отчита броя, тежестта и честотата на възникване на нарушения и резултатите от проверки, при които не е установено нарушение, както и дали дадено предприятие за автомобилни превози използва интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014 на всички свои превозни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2 от настоящата директива.“;

б) в параграф 2 се заличава второто изречение;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Първоначален списък с нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕС) № 165/2014 и тяхната тежест се съдържа в приложение III.

С оглед установяване или актуализиране на тежестта на нарушенията на регламент (ЕО) № 561/2006 или (ЕС) № 165/2014, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 15а от настоящата директива за изменение на приложение III, като се отчитат регулаторните промени и съображенията, свързани с безопасността на движението по пътищата.

Категорията на най-тежките нарушения следва да включва тези, при които неизпълнението на съответните разпоредби на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 поражда сериозен риск от смърт или тежки телесни повреди.“;

г) добавят се следните параграфи:

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

5. Държавите членки предоставят пряк достъп до информацията, съдържаща се в тяхната национална система за класифициране на риска, чрез оперативно съвместимите национални електронни регистри, посочени в член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, на компетентните органи на други държави членки в съответствие с член 16, параграф 2 от посочения регламент.“

10) Член 11 се изменя както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Комисията, посредством актове за изпълнение, установява насоки за най-добрите практики на изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2.

Тези насоки се публикуват в двугодишен доклад на Комисията.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Посредством актове за изпълнение Комисията установява общ подход за регистрирането и контрола на периодите на друга работа, както е определено в член 4, буква д) от Регламент (ЕО) № 561/2006, включително формата на регистриране и конкретните случаи, в които то се извършва, и за регистрирането и контрола на периоди от поне една седмица, през които водачът отсъства от превозното средство и не е в състояние да извършва каквито и да било дейности с посоченото превозно средство. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2 от настоящата директива.“

11) Членове от 12 до 15 се заменят със следното:

„Член 12

#### **Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (\*).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

### Член 13

#### Мерки за изпълнение

По искане на държава членка или по своя инициатива Комисията приема актове за изпълнение, по-специално с една от следните цели:

- а) да насърчи общ подход за прилагането на настоящата директива;
- б) да насърчи съгласуван подход между правоприлагащите органи и хармонизирано тълкуване на Регламент (ЕО) № 561/2006 между правоприлагащите органи;
- в) да улесни диалога между транспортния сектор и правоприлагащите органи.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2 от настоящата директива.

### Член 14

#### Преговори с трети държави

След като настоящата директива влезе в сила, Съюзът започва преговори със съответните трети държави с цел прилагане на правила, равностойни на предвидените в настоящата директива.

До приключването на тези преговори държавите членки включват данни от проверките, извършени на превозни средства от трети държави, в информацията, която изпращат на Комисията, както е посочено в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

### Член 15

#### Актуализиране на приложенията

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 15а за изменение на приложения I и II с цел адаптирането им към развитието на най-добрите практики.

---

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

12) Въмъква се следният член:

#### „Член 15а

##### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 3 и в член 15, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 август 2020 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на 5-годишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 9, параграф 3 и в член 15, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (\*).



5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 9, параграф 3 и член 15, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

(\*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

13) Приложение I се изменя, както следва:

а) част А се изменя, както следва:

i) точки 1) и 2) се заменят със следното:

- „1) дневни и седмични времена на управление, прекъсвания и дневни и седмични периоди на почивка; също така тахографски листове за предишните дни, които трябва да са налични в превозното средство в съответствие с член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, и/или данните за същия период, съхранени върху картата на водача и/или в паметта на записващото оборудване в съответствие с приложение II към настоящата директива и/или на разпечатки;
- 2) за периода, посочен в член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, всички случаи на превишаване на разрешената за превозното средство скорост, за каквито се определят периодите, надвишаващи една минута, през които скоростта на превозното средство е по-висока от 90 км/ч за превозните средства от категория N<sub>3</sub> или 105 км/ч за превозните средства от категория M<sub>3</sub> (категории N<sub>3</sub> и M<sub>3</sub> са определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*));

(\*) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).“;

ii) точка 4) се заменя със следното:

„4) правилното функциониране на записващото устройство (определяне на възможна неправилна употреба на оборудването и/или на картата на водача и/или на тахографските листове) или, когато е целесъобразно, наличието на документите, посочени в член 16, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006;“;

iii) добавя се следната точка:

„6) удълженото максимално седмично работно време от 60 часа, както е посочено в член 4, буква а) от Директива 2002/15/ЕО; друго седмично работно време, както е посочено в членове 4 и 5 от Директива 2002/15/ЕО, при условие че технологията позволява извършването на ефективни проверки.“;

б) част Б се изменя както следва:

i) в първата алинея се добавят следните точки:

- „4) спазването на максималното средно седмично работно време, изискванията за прекъсванията и нощния труд, посочени в членове 4, 5 и 7 от Директива 2002/15/ЕО;
- 5) спазването на задълженията на предприятията по отношение на плащането за настаняване на водачите и организацията на тяхната работа, в съответствие с член 8, параграфи 8 и 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006.“;

ii) втората алинея се заменя със следното:

„Ако бъде установено нарушение, държавите членки могат по целесъобразност да проверяват съвместната отговорност и на други участници в транспортната верига, например товародатели, спедитори или изпълнители, включително като се уверяват, че договорите за предоставяне на транспортни услуги позволяват съответствие с Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕС) № 165/2014.“

## Член 3

**Изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012**

В приложението към Регламент (ЕС) № 1024/2012 се добавят следните точки:

- „13. Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО по отношение на социалното законодателство, свързано с дейностите в автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (\*): член 8.
14. Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (\*\*): член 1, параграф 14.

(\*) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

(\*\*) ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 49.“

## Член 4

**Процедура на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

## Член 5

**Наказания и санкции**

1. Държавите членки установяват правила относно санкциите срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители за неспазване на националните разпоредби, приети в съответствие с член 1, когато им е било известно или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се извършват нарушения на посочените разпоредби.
2. Държавите членки установяват правила относно наказанията за нарушенията на националните разпоредби, приети в съответствие с член 1 и предприемат всички необходими мерки, за да осигурят тяхното прилагане. Предвидените наказания са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

## Член 6

**Интелигентно осигуряване на изпълнението**

Без да се засягат разпоредбите на Директива 2014/67/ЕС и с цел по-нататъшно осигуряване на изпълнението на задълженията, предвидени в член 1 от настоящата директива, държавите членки гарантират, че се прилага съгласувана национална стратегия за осигуряване на изпълнението на тяхна територия. Тази стратегия се съсредоточава върху предпочитанията с висока степен на риск, посочени в член 9 от Директива 2006/22/ЕО.

## Член 7

**Оценка**

1. Комисията оценява изпълнението на настоящата директива, и по-специално въздействието на член 1, до 31 декември 2025 г. и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно нейното прилагане. Когато е целесъобразно, докладът на Комисията се придружава от законодателно предложение. Докладът се оповестява публично.
2. След представянето на посочения в параграф 1 доклад Комисията редовно оценява настоящата директива и представя резултатите от оценката на Европейския парламент и на Съвета. Резултатите от оценката се придружават от съответните предложения.

**Член 8****Обучение**

Държавите членки си сътрудничат при предоставянето на образование и обучение на правоприлагащите органи въз основа на съществуващите схеми за прилагане.

Работодателите са длъжни да гарантират, че техните водачи придобиват знания за своите права и задължения, произтичащи от настоящата директива.

**Член 9****Транспониране**

1. До 2 февруари 2022 г. държавите членки приемат и публикуват разпоредбите, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези разпоредби от 2 февруари 2022 г.

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

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

**Член 10****Влизане в сила**

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

**Член 11****Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 15 юли 2020 година.

За Европейския парламент  
Председател  
D.M. SASSOLI

За Съвета  
Председател  
J. KLOECKNER









ISSN 1977-0618 (електронно издание)  
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



**Служба за публикации на Европейския съюз**  
L-2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**