



Брюксел, 31.5.2017 г.  
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

*Limité cabinets*  
*Embargo jusqu'à l'adoption*

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

Регламент (ЕО) № 1071/2009 относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач<sup>1</sup>, и Регламент (ЕО) № 1072/2009 относно достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари<sup>2</sup> (понататък наричани „Регламент (ЕО) № 1071/2009“, „Регламент (ЕО) № 1072/2009“ или „регламентите“) бяха приети като част от пакет от мерки за модернизиране на правилата, регулиращи достъпа до професията автомобилен превозвач и достъпа до пазара на автомобилни превози.

Като обща цел регламентите подпомагат доброто функциониране на единния пазар на автомобилни превози, неговата ефективност и конкурентоспособност.

В Регламент (ЕО) № 1071/2009 са предвидени разпоредбите, които предприятията трябва да спазват, за да имат достъп до професията автомобилен превозвач (на пътници и на товари). В него са предвидени и някои разпоредби за регулиране и подпомагане на прилагането от страна на държавите членки.

В Регламент (ЕО) № 1072/2009 са предвидени разпоредбите, които трябва да спазват предприятията, които възнамеряват да извършват дейност на пазара на международни автомобилни превози на товари и на вътрешни пазари, различни от техния собствен пазар (каботажни превози). В него се съдържат разпоредби, свързани с документите, които трябва да се издават на такива предприятия от държавата членка на регистрацията (лиценз на Общността), както и на водачи от трети държави (атестация за водач).

През периода 2014 — 2015 г.<sup>3</sup> беше извършена последваща оценка на регламентите и бе достигнато до заключението, че регламентите са ефективни само отчасти в постигането на първоначалната им цел да се създадат подходящи конкурентни условия на пазара. Срещнатите основни трудности бяха свързани с недостатъци на правилата и тяхното прилагане. Настоящото предложение, което е инициатива в рамките на Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)<sup>4</sup>, също има за цел да се коригират тези недостатъци.

#### • Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката

Настоящото предложение е част от по-широк текущ преглед на законодателството в областта на автомобилните превози. То е тясно свързано с други съществуващи нормативни актове във връзка с автомобилните превози, и по-специално социалното законодателство относно автомобилните превози (Регламент (ЕО) № 561/2006,<sup>5</sup> Директива 2002/15/ЕО,<sup>6</sup> Директива 2006/22/ЕО<sup>7</sup> и Регламент (ЕС) № 165/2014<sup>8</sup>). Ето защо по-доброто прилагане на правилата на пазара, както се предлага в настоящото предложение, ще бъде улеснено чрез съществуващите полезни взаимодействия, като от

<sup>1</sup> ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

<sup>2</sup> ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

<sup>3</sup> Комисията публикува служебен работен документ с резултатите от тази оценка:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>.

<sup>4</sup> Инициатива № 10 в приложение 2 към Работната програма на Комисията за 2017 г.

<sup>5</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>6</sup> ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

<sup>7</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

<sup>8</sup> ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1.

друга страна се допринесе по косвен начин за прилагането на социалното законодателство.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението допринася пряко за един от приоритетите на настоящата Комисия, а именно за насърчаването на по-задълбочен и по-справедлив единен пазар. Основната му цел е по-нататъшното подобряване на единния пазар на автомобилните превози чрез изменения, предназначени да премахнат причините за несъответствията и да осигурят по-добро прилагане на правилата.

Настоящото предложение изпълнява целта на REFIT, като увеличава ефективността и намалява административната и регулаторната тежест върху предприятията. То също така дава на държавите членки възможността да намалят някои ненужни разходи по изпълнението, свързани с прилагането на правилата.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Правното основание за регламентите и за предложеното изменение е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) (предишен член 71 от ДЕО). Този член предоставя основание за приемането на законодателство на ЕС, което по-конкретно предвижда: i) общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка (член 91, параграф 1, буква а) от ДФЕС); и ii) условията, при които превозвачите, установени извън съответната държавата членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава (член 91, параграф 1, буква б) от ДФЕС).

- **Субсидиарност**

Съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС ЕС разполага с компетентност за регулиране в областта на транспорта, споделена с държавите членки. Изменения в съществуващите правила обаче могат да бъдат внасяни единствено от законодателя на ЕС.

Освен това съществуващите различия в практиките на държавите членки и слабостите по отношение на прилагането вредят на функционирането на единния пазар, свързани са неразривно с недостатъците на хармонизирането и следователно могат да бъдат преодолени ефективно единствено от Съюза.

- **Пропорционалност**

Както е посочено в раздел 6.3 от доклада за оценка на въздействието, предложението относно политиката е пропорционално на установените проблеми и не надхвърля необходимото за решаването им. По отношение на МСП планираните мерки като цяло нямат непропорционално въздействие. Предложението се съсредоточава главно върху опростяването и изясняването на съществуващата регулаторна рамка, заедно с по-строги изисквания за прилагане, и не създава допълнителни регулаторни изисквания за заинтересованите страни, които не са пропорционални на установените проблеми.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативните актове, които трябва да бъдат изменени, са регламенти, актът за тяхното изменение по принцип следва да има същата форма.

### 3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последваща оценка/проверка за пригодност на действащото законодателство**

Регламентите бяха подложени на последваща оценка<sup>9</sup>. Тази оценка беше допълнена с външно проучване<sup>10</sup>.

По отношение на правоприлагането установените основни проблеми са следните:

- съществуват различни равнища на контрол от страна на държавите членки, по-специално на критериите за достъп до професията „трайно установяване“ и „добра репутация“, както и на незаконните каботажни превози;
- липсва сътрудничество между държавите членки (поне някои от тях), по-специално при спазването на критерия за достъп до професията „действително и трайно установяване“.

Други недостатъци на правилата са свързани с факта, че някои правила не се отнасят конкретно до дадени въпроси или оставят изрична възможност за едностранни мерки от страна на държавите членки, като всички те са довели до разлики в практиката, които дават отрицателно отражение върху функционирането на единния пазар:

- определението за действително и трайно установяване, включително понятието „експлоатационен център“, оставя открити много въпроси. Вследствие на това са възникнали различни практики;
- периодът от време преди възстановяването на добра репутация не е определен, нито регламентиран по друг начин в Регламент (ЕО) № 1071/2009 и варира значително в различните държави членки;
- като се позовават на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, някои държави членки налагат допълнителни условия за достъп до професията автомобилен превозвач;
- разпоредбите относно каботажните превози не са конкретни по определени точки и това доведе до различия в практиките на държавите членки. Някои държави членки приемат няколко операции по натоварване и/или разтоварване в рамките на един и същ каботажен превоз, докато други — не.

Регламент (ЕО) № 1071/2009 оставя на държавите членки възможността да прилагат разпоредбите му спрямо моторните превозни средства, чиято допустима максимална маса в натоварено състояние не надвишава 3,5 тона („леки търговски превозни средства“ — ЛТПС), което води до различни изисквания за едни и същи превозни средства в отделните държави членки.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Консултациите със заинтересованите страни, проведени при подготовката на настоящото предложение, отговаряха на минималните стандарти за консултация със

<sup>9</sup> Вж. бележка под линия 3.

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

заинтересованите страни, посочени в съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM/2002/704 final).

Процесът на провеждане на консултациите включваше два типа действия — събиране на мнения и събиране на данни. За провеждане на консултациите бяха използвани методите на откритата и целевата консултация и разнообразни инструменти.

Що се отнася до **откритата консултация**, през периода 15 юни — 15 септември 2016 г. се проведе **обществена консултация** онлайн. Основните цели бяха i) да се събере допълнителна информация относно съществуването на проблемите, установени по време на последващата оценка, както и информация, позволяваща количествено определяне на установените проблеми, ii) да се потърси становището на заинтересованите страни относно възможни мерки и iii) да се оцени очакваното въздействие на възможните мерки. Комисията получи 175 коментара: 23 отговора от средни и големи предприятия (превозвачи и товародатели с 50 или повече служители); 18 отговора от малки предприятия (превозвачи и товародатели с 49 или по-малко служители); 17 отговора от представители на логистичния сектор; 33 отговора от сдружения, представляващи работниците в сектора на автомобилните превози; 48 отговора от сдружения на автомобилните превозвачи; 18 отговора от национални органи и съответни сдружения; и 18 отговора от други респонденти.

Освен това, като част от обществената консултация, бяха получени 22 писмени позиции от различни заинтересовани страни, включително браншови асоциации, организации на работниците, национални органи, правоприлагащи органи, неправителствени организации и експерти.

Документът за консултация, получените коментари и обобщение на тези коментари са на разположение на уебстраницата „Стратегия за автомобилните превози за Европа“ („A road transport strategy for Europe“) на генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ и на уебсайта на Комисията „Вашият глас в Европа“<sup>11</sup>.

Процесът на **целева консултация** включваше следните елементи:

- проучване на дискуссионната група за МСП, съсредоточено върху въпроси, свързани с използването на ЛТПС в автомобилните превози, и потенциалното въздействие на мерките, свързани с разширяването на обхвата на правната рамка, за да бъдат включени ЛТПС. Бяха получени общо 17 отговора, в това число 7 от доставчици на услуги за автомобилни превози на товари, използващи собствени или наети превозни средства за чужда сметка или срещу възнаграждение, 7 от предприятия, използващи собствени или наети превозни средства за превози на собствени товари („превозвачи, извършващи дейност за собствена сметка“) и 8 от потребители на услуги за автомобилни превози на товари;
- проучване на органите за получаване на становищата на националните органи относно предложените тук мерки по отношение на тяхното очаквано въздействие върху изпълнението и прилагането на правната рамка и за получаване на данни или оценки за възможните разходи на органите, до които

---

<sup>11</sup> Моля, вж. <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

могат да доведат тези мерки. Бяха получени общо 18 отговора, обхващащи 16 държави членки<sup>12</sup>, както и 1 от Euro-Contrôle-Route;

- проучване на превозвачите за получаване на подходящи данни от превозвачите относно разходите и характеристиките на операциите, които могат да бъдат използвани при оценката на въздействието (като част от основния вариант), а също и техните становища и оценки за разходите или икономите от разглежданите мерки. На проучването на превозвачите отговориха общо 80 предприятия;
- телефонни интервюта със заинтересовани страни (31 интервюта с предприятия за вътрешни и международни превози и съответните сдружения и национални органи) за получаване на по-детайлен поглед върху мненията на заинтересованите страни относно различните разглеждани мерки, за получаване на данни или оценки за разходите и становища за евентуалните трудности, които могат да възникнат във връзка с всяка мярка;
- по време на последващата оценка и оценката на въздействието на настоящата инициатива бяха организирани няколко семинари, срещи и други събития за заинтересованите страни, в които участваха социалните партньори, като Комисията също участва в няколко инициативи, организирани от социалните партньори.

Информацията, събрана в хода на консултацията, потвърди съществуването на основните проблеми, установени по време на етапа на оценка, както и целесъобразността на основните цели на намесата.

По отношение на потенциалните мерки, установени по време на консултацията, бе получена силна подкрепа за мерките, предназначени да подобрят прилагането.

По отношение на промените в ограниченията за каботажните превози имаше смесени реакции, като някои групи от заинтересовани страни подкрепиха промените, а други изразиха неодобрение. Държавите членки с високи работни заплати, подкрепяни от синдикалните организации, предпочитат по-строги правила за каботажните превози, докато държавите членки с ниски работни заплати, подкрепяни от повечето сдружения на превозвачи, предпочитат по-нататъшна либерализация на правилата за каботажните превози.

Бяха получени положителни отзиви на идеята за приемане на мерки, предназначени да подсилят критериите, на които се основава изискването за трайно установяване. Много заинтересовани страни считат, че е необходимо да се гарантира, че за отговарящи на съответните правила се считат само случаите на действителна дейност в държавата членка на установяване.

Включването на ЛТПС в обхвата на регламентите също беше възприето като положителна мярка от мнозинството от заинтересованите страни, с които бяха проведени консултации.

#### • **Събиране и използване на експертни становища**

В доклада относно последващата оценка и в проучването, придружаващо оценката на въздействието<sup>13</sup>, които бяха завършени през април 2017 г., участва външен изпълнител.

<sup>12</sup> BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

<sup>13</sup> Вж. бележка под линия 10.

- **Оценка на въздействието**

Предложението е придружено от оценка на въздействието, по която от Комитета за регулаторен контрол беше получено положително становище с резерви. Както е посочено подробно в приложение 1 към доклада за оценка на въздействието, резервите бяха разгледани, като бяха обяснени по-подробно мащабите на установените проблеми и съответстващият на REFIT характер на инициативата, като беше подобрена обосновката за структурата на вариантите на политиката и бяха обяснени по-добре взаимодействията между настоящото предложение и инициативата относно социалното законодателство в областта на автомобилните превози.

Бяха разгледани четири пакета от мерки, които отразяват нарастващото равнище на регулаторна намеса и съответно на очакваните въздействия. Първият пакет от мерки беше насочен към изясняване на правната рамка. Вторият пакет от мерки беше насочен към укрепване на правоприлагането. Третият пакет от мерки беше насочен към съществени промени на правилата, по-специално относно каботажните превози и установяването, в допълнение към мерките, обхванати от първите два пакета. Четвъртият пакет от мерки беше свързан с разширяване на обхвата на регламентите, за да включват ЛТПС.

Предпочетеният вариант е комбинация от третия пакет от мерки, с изменения на правилата за каботажните превози и на разпоредбите относно установяването, и частично разширяване на обхвата на Регламент (ЕО) № 1071/2009, за да включва ЛТПС.

Като цяло този вариант е най-ефективният и се очаква да донесе на предприятията икономии от порядъка на 2,7 — 5,2 милиарда евро за ЕС28 през периода 2020 — 2035 г. Очаква се с него да се намалят нарушенията на правилата за каботажните превози с до 62 % и рискът от създаване на т. нар. „дружества — паравани“ да се намали с около 10 %, което би довело до положително въздействие върху условията на труд. Този вариант трябва да доведе също така до по-голяма професионализация на превозвачите, използващи ЛТПС. Предпочитаният вариант обаче ще доведе до увеличаване на разходите на националните органи по изпълнението и прилагането в рамките на 65 — 166 милиона евро за ЕС28 през периода 2020 — 2035 г. Частичното прилагане на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за ЛТПС ще доведе също така до допълнителни разходи за привеждане в съответствие за предприятията в размер на 4 — 10 % увеличение на оперативните разходи.

Предложението съответства на предпочитания вариант в оценката на въздействието.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предложението е в съответствие с целта на REFIT, като увеличава ефективността и намалява регулаторната тежест върху предприятията. Това се постига главно чрез задължителното приемане на електронни транспортни документи при международните превози от страна на националните правоприлагащи органи и чрез по-ясни и по-хармонизирани правила за достъп до професията. Въпреки че разходите на публичните органи по правоприлагането се очаква да се увеличат, това увеличение е с много по-малка величина от икономии за предприятията и във всеки случай е оправдано от подобряването на условията на конкуренция, при по-малко нарушения на правилата за каботажните превози, създаване на по-малко дружества — паравани и по-добри условия на труд за транспортните работници.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз. По-конкретно, доколкото предложението предвижда включването в националните електронни регистри на предприятията за автомобилни превози на допълнителни данни и обработването им от националните органи, то е в съответствие с член 8 от Хартата, тъй като въпросните данни са необходими за постигане на целта за по-добро национално и трансгранично прилагане на разпоредбите на регламентите.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението няма да има отражение върху бюджета на Съюза.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Информацията за разпространението на ЛТПС при вътрешните и международните превози за чужда сметка или срещу възнаграждение следва да бъде доразвита. Поради това са необходими стриктен мониторинг и събиране на данни за проследяване на пазарните тенденции в това отношение. Това ще бъде постигнато чрез съчетаване на събирането на национални данни и докладването от страна на държавите членки. Мониторингът следва да започне незабавно след влизането в сила на регламентите.

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

Основните елементи на предложението са следните:

#### **Регламент (ЕО) № 1071/2009**

##### *Член 1 — Предмет и приложно поле*

Настоящият текст на член 1, параграф 4, буква а) изключва превозвачите, които осъществяват дейност единствено с ЛТПС, от приложното поле на Регламента, освен ако държавите членки предвидят друго (вж. встъпителното изречение). За да се осигури минимално равнище на професионализация на сектора на ЛТПС посредством общи правила и по този начин да се сближат условията на конкуренция между превозвачите, се предлага тази разпоредба да бъде заличена и определени правила да бъдат направени задължителни и за тази категория превозвачи.

За тази цел се предлага добавянето на нов параграф 6, който изключва превозвачите, които осъществяват дейност единствено с ЛТПС, от някои, но не и от всички изисквания на Регламента. Не се предлага изискванията за ръководителя на транспортната дейност, добрата репутация, професионалната компетентност и задълженията, свързани с тези изисквания, да станат задължителни, но държавите членки ще запазят възможността да ги прилагат, както досега. Обратно, предлага се изискванията по отношение на действителното и трайното установяване и необходимата финансова стабилност да се прилагат за такива превозвачи във всички държави членки. Възможността за разлики между държавите членки ще бъде съответно намалена.

##### *Член 3 — Изисквания за упражняване на професията автомобилен превозвач*

Предлага се да се заличи параграф 2, който досега позволяваше налагането на допълнителни условия за достъп до професията освен четирите критерия, определени в член 3, параграф 1. Тази възможност доведе до различия по отношение на условията за



достъп до професията. Поради това и тъй като тази възможност не се оказва наложително необходима, тя следва да бъде премахната.

#### *Член 5 — Условия, свързани с изискването за установяване*

Предлага се понятията в член 5 да бъдат пояснени, за да се гарантира, че предприятията, установени в дадена държава членка, извършват действителна и постоянна дейност там. По-конкретно се предлага следното: в буква а) да се добави посочване на търговски и трудови договори, които следователно също ще трябва да бъдат държани в помещенията, разположени в държавата членка на установяване; буква в) да бъде разделена на букви в) и г), за да се разграничи по-добре извършването на административни и търговски дейности и операции, свързани с превозни средства; да се добави буква д) с изискване предприятията да държат активи и да наемат персонал в държавата членка на установяване, пропорционални на дейността на предприятието.

#### *Член 6 — Условия, свързани с изискването за добра репутация*

В член 6 се предлагат редица изменения за изясняване и допълнително хармонизиране на оценката на добрата репутация и за разширяване на списъка на нарушенията, които могат да доведат до загуба на добра репутация. По-конкретно се предлага следното:

Параграф 1 се изменя, за да обхване по-добре категориите лица, чието поведение трябва да бъде взето предвид при оценката на добрата репутация на предприятието. В третата алинея, буква а), се добавя допълнителна подточка vii), така че тежките нарушения на националните данъчни правила да се вземат предвид при оценката на добрата репутация на ръководителя на транспортната дейност или предприятието за превози. В третата алинея, буква б), се добавят две допълнителни подточки xi) и xii), така че тежките нарушения на правилата на ЕС относно командироването на работници и приложимото право към договорните задължения да се вземат предвид при оценката на добрата репутация на ръководителя на транспортната дейност или предприятието за превози. Член 6, параграф 2 се изменя, за да се уточни допълнително административната процедура, която трябва да бъде следвана от компетентния орган на държавата членка на установяване на предприятие за превози или ръководител на транспортната дейност, които са извършили тежко нарушение на национални правила или правила на ЕС, за да се установи дали съответното предприятие за превози или ръководител на транспортната дейност са загубили добра репутация. Нов параграф 2а заменя предишната буква б) от член 6, параграф 2 и уточнява, че на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за установяване на нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добра репутация, в допълнение към нарушенията, посочени в приложение IV. В тази връзка се предлага на Комисията да се предоставят правомощия да определя степента на тежест на нарушенията също и в зависимост от вероятността те да нарушат конкуренцията (по-специално във връзка с правилата за каботажните превози). Нарушенията, които биха могли да влошат условията на труд, следва да се третират по същия начин поради отражението им върху конкуренцията<sup>14</sup>.

#### *Член 7 — Условия, свързани с изискването за финансова стабилност*

Предлага се изменение на параграф 1, за да се предвидят специфични, облекчени условия, които да се спазват от превозвачите, осъществяващи дейност единствено с

<sup>14</sup> Ще се запази възможността Комисията да определя степента на тежест на нарушенията също така в зависимост от вероятността те да предизвикат опасност от смъртни случаи или тежки наранявания.

ЛТПС. В параграф 2 се предлага да се изяснят начините, по които предприятията могат да докажат своята финансова стабилност при липса на заверени годишни счетоводни отчети, за да се даде възможност за оценяване на спазването на този критерий от правоприлагащите органи, особено за новосъздадени предприятия, които все още нямат заверени счетоводни отчети.

#### *Член 13 — Процедура за спиране на действието или отнемане на разрешения*

Предложеното изменение на член 13, параграф 1, буква в) изяснява позицията на компетентните органи, когато предприятията вече не спазват изискването за финансова стабилност. В рамките на определения срок от предприятието се очаква да докаже, че това изискване отново е спазено (а не само че ще бъде спазено в бъдеще).

#### *Член 14 — Обявяване в неспособност на ръководител на транспортната дейност*

Предлага се да се уточни, че след загубата на добра репутация правата на ръководителя на транспортната дейност не могат да бъдат възстановени от компетентния орган по-рано от една година след датата на загубата на добра репутация (вж. новата алинея, добавена към параграф 1). Намерението е да се избегнат значителни различия по този въпрос между държавите членки.

#### *Член 16 — Национални електронни регистри*

В параграф 2 се предлага да се добавят елементи на данните, които трябва да се съдържат в националните електронни регистри. Това би трябвало да позволи по-добро прилагане на правилата за достъп до професията.

#### *Член 18 — Административно сътрудничество между държавите членки*

Предлага се допълнително уточняване на условията за сътрудничество между държавите членки. По-специално се предлага да се определят максимален срок за държавите членки за отговор на обосновани искания от други държави членки и задължение за държавите членки да извършват проверки относно неспазване на критериите за установяване от страна на предприятия, установени на тяхна територия, въз основа на доказателства, предоставени от други държави членки.

#### *Член 26 — Доклади*

Предлага се от държавите членки да се изисква да докладват на Комисията информация относно дейностите на превозвачите, които осъществяват дейност с ЛТПС на тяхна територия (нов параграф 3). Проектът на нов параграф 4 предвижда до края на 2024 г. Комисията да докладва на Европейския парламент и на Съвета за наличието на превозвачи с ЛТПС при вътрешните и международните автомобилни превози и въз основа на това да преразгледа дали е необходимо да се предложат допълнителни мерки.

#### *Приложение IV — Най-тежки нарушения за целите на член 6, параграф 2, буква а):*

Параграф 1, буква б) се изменя с цел да бъде съвместима с Регламент (ЕО) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилните превози<sup>15</sup>, и да се премахне правната несигурност при нейното прилагане.

### **Регламент (ЕО) № 1072/2009**

#### *Член 1 – Приложно поле*

<sup>15</sup> Вж. бележка под линия № 5.

В параграф 1 се добавя нова алинея, за да се поясни, че превозът на празни контейнери или палети трябва да се счита за превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение само ако е предмет на договор за превоз между получател и изпращач.

#### *Член 2 — Определения*

Точка б се изменя с цел да се поясни, че каботажният превоз може да включва няколко пункта за натоварване, няколко пункта за доставка или няколко пункта за натоварване и доставка.

#### *Член 8 — Каботажни превози — общ принцип*

Предлагат се следните изменения:

В параграф 2 се премахва максималният брой каботажни превози, които могат да бъдат извършени в приемащата държава членка след входящ международен превоз, като едновременно с това се намалява максималният брой дни за извършване на такива каботажни превози. В съответствие със заключенията на оценката на въздействието тези изменения правят правилата по-лесни за прилагане. В параграф 3 изискването за представяне на доказателства за всеки каботажен превоз отпада, тъй като става излишно в резултат на изменението на параграф 2. Проектът на нов параграф 4а уточнява, че доказателства за спазването на ограниченията на каботажните превози се предоставят по време на пътната проверка и евентуално по електронен път, като по този начин се опростяват процедурите и се премахва правната несигурност по отношение на сроковете за представяне на доказателства.

#### *Член 10 — Предпазна процедура*

Предлага се член 10, параграф 3 да бъде изменен, за да се актуализира посочването на съответната процедура на комитет, вследствие на предложеното заличаване на член 15.

#### *Член 10а — Каботажни превози — системи за проверка*

Добавя се член 10а, който изисква държавите членки да извършват минимален брой проверки на спазването на разпоредбите за каботажните превози (т.е. 2 % от каботажните превози, считано от 1 януари 2020 г., и 3 %, считано от 1 януари 2022 г.). В него също така се изисква държавите членки да извършват минимален брой (3) съгласувани пътни проверки на година по разпоредбите за каботажните превози на Регламента.

#### *Член 14а — Отговорност*

Предлага се да се уточни, че товародателите и спедиторите подлежат на санкции, в случай че съзнателно възлагат транспортни услуги, при чието предоставяне се извършват нарушения на разпоредбите на регламента.

#### *Член 17 — Доклади*

Предлага се изменение на параграфи 1 и 2, като се посочи датата, до която държавите членки трябва да докладват пред Комисията за броя на лицензите на Общността, заверените копия и атестациите за водач, издадени през предходната календарна година, т.е. до 31 януари на следващата година. С проекта на нов параграф 3 от държавите членки се изисква да докладват пред Комисията за броя на проверките на каботажните превози, извършени през предходната година.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора**

(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, 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>16</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>17</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Опитът при прилагането на Регламент (ЕО) № 1071/2009<sup>18</sup> и Регламент (ЕО) № 1072/2009<sup>19</sup> показва, че в предвидените в тези регламенти правила има възможност за внасяне на подобрение по редица въпроси.
- (2) Досега и освен ако е предвидено друго в националното законодателство, правилата за достъп до професията автомобилен превозвач не се прилагаха за предприятия, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства, който не превишава 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 осигури минимално равнище на професионализация на сектора, работещ с превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, посредством общи правила и по този начин да се сближат условията за конкуренция между всички превозвачи, тази разпоредба следва да бъде заличена, докато изискванията по отношение на действителното

---

<sup>16</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>17</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>18</sup> Регламент (ЕО) № 1071/2009 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>19</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

и трайното установяване и необходимата финансова стабилност следва да станат задължителни.

- (3) В допълнение към изискванията, посочени в Регламент (ЕО) № 1071/2009, понастоящем държавите членки имат право да наложат и други изисквания за достъпа 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.
- (4) Необходимо е да се гарантира, че автомобилните превозвачи, установени в дадена държава членка, имат действително и постоянно присъствие в тази държава членка и осъществяват стопанската си дейност оттам. Поради това и с оглед на натрупания опит е необходимо да се пояснят разпоредбите по отношение на действителното и трайното установяване.
- (5) Доколкото достъпът до професията 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.
- (6) С оглед на вероятността да засегнат значително условията за лоялна конкуренция на пазара на автомобилни превози на товари, тежките нарушения на националните данъчни правила следва да бъдат добавени към елементите, свързани с оценката на добрата репутация.
- (7) С оглед на вероятността да засегнат значително пазара на автомобилни превози на товари, както и социалната защита на работниците, тежките нарушения на правилата на Съюза относно командироването на работници и приложимото право към договорни задължения следва да бъдат добавени към елементите, свързани с оценката на добрата репутация.
- (8) Предвид значението на лоялната конкуренция на пазара при оценката на добрата репутация на ръководителите на транспортната дейност и предприятията за превози следва да се вземат предвид нарушенията на правилата на Съюза, свързани с този въпрос. Предоставянето на правомощия на Комисията да определя степента на тежест на съответните нарушения следва да бъде съответно изяснено.
- (9) Националните компетентни органи са имали затруднения при определяне на документите, които могат да бъдат подавани от предприятията за превози 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.
- (10) Предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства, които не превишава това ограничение, следва да имат минимално равнище на финансова стабилност, за да гарантират, че разполагат със средствата да извършват превозите на стабилна и дългосрочна основа. Тъй като обаче въпросните превози обикновено са с ограничен мащаб, съответните изисквания следва да бъдат по-облекчени от онези, приложими за превозвачите, използващи превозни средства или състави от превозни средства над това ограничение.

- (11) Информацията за превозвачите, съдържаща се в националните електронни регистри, следва да бъде възможно най-пълна, 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, броят на наетите от тях служители, класифицирането на техния риск и основната им финансова информация следва да позволят по-добро национално и трансгранично прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009. Поради това правилата относно националния електронен регистър следва да бъдат съответно изменени.
- (12) 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 на Европейския парламент и на Съвета<sup>20</sup>. Това несъответствие води до несигурност и разминаващи се практики сред националните органи и оттам до трудности при прилагане на въпросните правила. По тази причина определението следва да бъде изяснено, за да се осигури съгласуваност между двата регламента.
- (13) Правилата за вътрешен превоз, извършван временно в дадена приемаща държава членка от превозвачи, установени извън съответната държава членка („каботаж“), следва да бъдат ясни, прости и лесни за прилагане, като същевременно се запази като цяло степента на либерализация, постигната досега.
- (14) За тази цел и за да се улеснят проверките и се премахне несигурността, следва да се премахне ограничаването на броя на каботажните превози след международен превоз, докато броят на дните, които са на разположение за такива превози, следва да бъде намален.
- (15) Средствата, чрез които автомобилните превозвачи могат да докажат съответствие с правилата за каботажните превози, следва да бъдат разяснени. Използването и предаването на електронна превозна информация следва да се признават като средство, което следва да опрости предоставянето на съответните доказателства и обработката им от компетентните органи. 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 разпоредби, насочени към опростяване на административните процедури.
- (16) Предприятията за превози са адресатите на правилата за международните превози и съответно подлежат на последствията от извършените от тях нарушения. За да се избегнат злоупотреби от страна на предприятията, които договарят транспортни услуги от автомобилни превозвачи на товари, държавите членки следва също така да предвидят санкции за товародателите и спедиторите, в случай че съзнателно възлагат транспортни услуги, при чието предоставяне се извършват нарушения на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009.

---

<sup>20</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 автомобилните превози, 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).

- (17) Доколкото с настоящия регламент се въвежда известна степен на хармонизация в някои области, които досега не са хармонизирани от правото на Съюза, по-специално по отношение на превозите с леки търговски превозни средства и практиките за правоприлагане, неговите цели, а именно сближаване на условията за конкуренция и подобряване на правоприлагането, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, но поради естеството на преследваните цели в съчетание с трансграничния характер на автомобилните превози могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза. Поради тази причина Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, залегнал в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на търсените цели.
- (18) 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, за допълване на този регламент чрез изготвянето на списък с категории, видове и степени на сериозност на тежките нарушения, които, в допълнение към нарушенията, посочени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 1071/2009, могат да доведат до загуба на добра репутация, 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 Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.<sup>21</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовка на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти следва да получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовка на делегираните актове.
- (19) Поради това Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 следва да бъдат съответно изменени,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

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

- (1) член 1 се изменя, както следва:
- а) параграф 4 се изменя, както следва:
    - i) буква а) се заличава;
    - ii) буква б) се заменя със следното:

---

<sup>21</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

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

Всеки автомобилен превоз, за който не се получава възнаграждение и който не създава приходи, като превоз на хора за благотворителни или за изцяло лични цели, се счита за превоз с нетърговска цел;“;

б) добавя се следният параграф б):

„б. Член 3, параграф 1, букви б) и г) и членове 4, 6, 8, 9, 14, 19 и 21 не се прилагат към предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона.

Държавите членки могат обаче:

а) да изискват от тези предприятия да прилагат някои или всички разпоредби, посочени в първа алинея;

б) да намалят ограничението, посочено в първа алинея, за всички или за някои категории автомобилни превози.“;

(2) в член 3 параграф 2 се заличава;

(3) член 5 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) да разполага с помещения, в които да държи основните си търговски документи, по-специално своите търговски договори, счетоводни документи, документи, свързани с управлението на персонала, трудови договори, документи за периодите на управление на превозното средство и почивка, както и всякакви други документи, които трябва да се предоставят на компетентния орган при проверки за спазване на условията, предвидени в настоящия регламент;“;

б) буква в) се заменя със следното:

„в) да извършва действително и постоянно своите административни и търговски дейности с подходящото административно оборудване и съоръжения в помещенията, разположени в съответната държава членка;“;

в) добавя се следната буква г):

„г) да управлява превозите, извършвани с превозните средства, посочени в буква б), с подходящото техническо оборудване, разположено в съответната държава членка;“;

г) добавя се следната буква д):

„д) да притежава активи и да наема персонал, пропорционални на дейността на предприятието.“;

(4) член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:



i) втората алинея се заменя със следното:

„При определяне дали дадено предприятие изпълнява това изискване държавите членки вземат предвид дейността на предприятието, неговите ръководители на транспортната дейност, изпълнителни директори, генерални партньори в случай на партньорство, други законни представители, както 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, изпълнителни директори, генерални партньори в случай на партньорство, други законни представители, както и на всички други имащи отношение лица, определени от съответната държава членка.“;

ii) в трета алинея, буква а) се добавя следната подточка vii):

„vii) данъчното право.“;

iii) в трета алинея, буква б) се добавят следните подточки xi) и xii):

„xi) командироването на работници;

xii) приложимото право към договорните задължения.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. За целите на параграф 1, трета алинея, буква б), когато ръководителят на транспортната дейност или предприятието за превози е бил(о) осъден(о) за тежко престъпление или е им била наложена санкция 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 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 предприятието за превози, 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 предприятието за превози е бил(о) осъден(о) или са му 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 мярка, 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, присъдата или санкцията води до загуба на добра репутация;“;

в) добавя се следният параграф 2а:

„2а. „На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 24 за установяване на 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 загуба на добра репутация. Държавите членки вземат предвид информацията за тези нарушения, включително информацията, получена от други държави членки, при определяне на приоритетите за проверки съгласно член 12, параграф 1.

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 водачите, използвани за транспортната дейност, ръководени от ръководителя на транспортната дейност.“;

(5) член 7 се изменя, както следва:

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

„За да бъде изпълнено изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква в), дадено предприятие трябва неизменно да може по всяко време на счетоводната година да посреща своите финансови задължения. Предприятието доказва чрез годишните си счетоводни отчети, заверени от одитор или надлежно акредитирано лице, че всяка година разполага със собствен капитал, възлизащ най-малко на 9 000 EUR, когато се използва само едно превозно средство, и на 5 000 EUR — за всяко следващо използвано превозно средство. Предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, доказват чрез годишните си счетоводни отчети, заверени от одитор или надлежно акредитирано лице, че всяка година разполагат със собствен капитал, възлизащ най-малко на 1 800 EUR, когато използват само едно превозно средство, и на 900 EUR — за всяко следващо използвано превозно средство.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Чрез дерогация от параграф 1 при липса на заверени годишни счетоводни отчети компетентният орган се съгласява 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, доказващ, че предприятието разполага със сумите, посочени в параграф 1, първа алинея.“;

(6) в член 8 параграф 9 се заменя със следното:

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

(7) в член 11, параграф 4 третата алинея се заличава;

(8) в член 12, параграф 2 втората алинея се заличава;

(9) 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.“;

(10) В член 14, параграф 1 се добавя следната втора алинея:

„Компетентният орган не възстановява правата на ръководителя на транспортната дейност по-рано от една година след датата на загубата на добра репутация.“;

(11) член 16 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се изменя, както следва:

i) добавят се следните букви ж), з), и) и й):

„ж) регистрационни номера на превозните средства на разположение на предприятията в съответствие с член 5, буква б);

з) брой на служителите;

и) общ размер на активите, пасивите, собствения капитал и оборота през последните две години;

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

ii) алинея втора, трета и четвърта заменят със следното:

„Държавите членки могат да решат дали да съхраняват в отделни регистри данните, посочени в първа алинея, букви д) — й). В такъв случай всички компетентни органи на въпросната държава членка имат пряк достъп или достъп при поискване до съответните данни. Поисканата информация се предоставя в срок от пет работни дни след получаване на искането. Данните, посочени в първа алинея, букви а) — г), са публично достъпни съгласно съответните разпоредби относно защитата на личните данни.“

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

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) параграф 7 се заличава;

(12) 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 относно прилагането на настоящия регламент. Държавите членки съобщават на Комисията наименованията и адресите на своите национални звена за контакт до 31 декември 2018 г. Комисията съставя списък с всички звена за контакт и го предава на държавите членки. Държавите членки незабавно съобщават на Комисията всички промени във връзка със звената за контакт.

2. Държавата членка, която получава нотификация за тежко нарушение, в резултат на което през последните две години е постановена присъда или наложена санкция в друга държава членка, вписва това нарушение в своя национален електронен регистър.

3. Държавите членки отговарят на исканията на информация от всички компетентни органи на другите държави членки и когато е необходимо, извършват проверки, инспекции и разследвания относно спазването на изискването, установено в член 3, параграф 1, буква а), от автомобилните превозвачи, установени на тяхна територия. Исканията на информация от компетентните органи на държавите членки са обосновани. За тази цел исканията включват надеждни индикации за евентуални нарушения на член 3, параграф 1, буква а).

4. Когато запитаната държава членка счита, че искането не е достатъчно обосновано, тя информира за това запитващата държава членка в срок до десет работни дни. Запитващата държава членка допълнително обосновава искането. Когато това не е възможно, искането може да бъде отхвърлено от държавата членка.

5. Когато е трудно или невъзможно да се изпълни искане на информация или да се извършат проверки, инспекции или разследвания, въпросната държава членка информира за това запитващата държава членка в срок до десет работни дни, като посочва причините. Съответните държави членки провеждат обсъждане помежду си с оглед намиране на решение за всички възникнали затруднения.

6. В отговор на искания съгласно параграф 3 държавите членки предоставят исканата информация и извършват необходимите проверки, инспекции и разследвания в срок от двадесет и пет работни дни от получаването на искането, освен ако са информирали запитващата държава членка, че искането не е достатъчно обосновано или че не е възможно да бъде изпълнено, или за затруднения в съответствие с параграфи 4 и 5.

7. 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.

8. Взаимното административно сътрудничество и помощ се оказват безплатно.

9. Искането на информация не възпрепятства 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.“;

(13) член 24 се заличава;

(14) добавя се следният член 24а:

„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 6, параграф 2 и член 8, параграф 9, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент (за изменение)].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, параграф 2 и 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 Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.\*

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 6, параграф 2 и 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.“;

(15) в член 25 параграф 3 се заличава;

(16) в член 26 се добавят следните параграфи 3, 4 и 5:

„3. Всяка година държавите членки изготвят доклад за използването на тяхна територия на моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона и го представят на Комисията до 30 юни на годината след края на отчетния период. Този доклад включва:

а) броя на предприятията, на които са издадени разрешения да упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона;

б) броя на превозните средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, регистрирани в държавата членка през всяка календарна година;

в) общия брой на превозните средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, регистрирани в държавата членка към 31 декември всяка година;

г) очаквания дял на моторните превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или съставите от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона от общата дейност по автомобилни превози на всички превозни средства, регистрирани в държавата членка, разделен на вътрешни, международни и каботажни превози.

4. Въз основа на информацията, събрана от Комисията по параграф 3, и на допълнителни доказателства най-късно до 31 декември 2024 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за развитието на общия брой моторни превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона или състави от превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона, с които се извършват вътрешни и международни автомобилни превози. Въз основа на този доклад тя преразглежда дали е необходимо да се предложат допълнителни мерки.

5. Всяка година държавите членки докладват на Комисията за исканията, които са изпратили съгласно член 18, параграфи 3 и 4, за отговорите, получени от другите държави членки, и за действията, които са предприели въз основа на представената информация.“;

(17) в приложение IV, 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.“;

## Член 2

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

- (1) в член 1, параграф 1 се добавя следната алинея:

„Превозът на празни контейнери или палети се счита за превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, когато той е предмет на договор за превоз.“;
- (2) член 2 се изменя, както следва:
  - а) точка б се заменя със следното:

„б. „каботажен превоз“ означава вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка, който включва превоза от вземането на товарите от един или няколко пункта за натоварване до доставката им в един или няколко пункта за доставка, както е посочено в товарителницата;“;
- (3) член 4 се изменя, както следва:
  - а) в параграф 2 трета алинея се заменя със следното:

„На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 14б за изменение на настоящия регламент с цел адаптиране на максималния срок на валидност на лиценза на Общността към развитието на пазара.“;
  - б) в параграф 4 втората алинея се заменя със следното:

„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.“;
- (4) 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.“;
- (5) член 8 се изменя, както следва:
  - а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. След доставката на товарите, превозвани при входящия международен превоз от друга държава членка или от трета държава в приемаща държава членка, на посочените в параграф 1 превозвачи на товари се разрешава да извършват каботажни превози в приемащата държава членка или в съседни държави членки с едно и също превозно средство или — в случай на състав от превозни средства — с моторното превозно средство от състава. Последното разтоварване по време на каботажен превоз се извършва в срок от 5 дни от последното разтоварване в приемащата държава членка по време на входящия международен превоз.“;

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

„Счита се, че услугите по вътрешен автомобилен превоз на товари, извършвани в приемащата държава членка от превозвач, установен извън тази държава членка, са в съответствие с настоящия регламент единствено ако превозвачът може да представи недвусмислени доказателства за предшестваш ги международен превоз.“;

в) добавя се следният параграф 4а:

„4а. Доказателствата, посочени в параграф 3, се представят или предават на оправомощения инспектор на приемащата държава членка при поискване и по време на пътната проверка. Те могат да бъдат представени или предадени по електронен път с помощта на подлежащ на редактиране структуриран формат, който може да се ползва директно за съхранение или обработка от компютър, като например eSMR.\* По време на пътната проверка на водача се дава възможност да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност или всяко друго лице или субект, които могат да предоставят доказателствата, посочени в параграф 3.

---

\* Електронна товарителница съгласно „Конвенцията за договора за международни автомобилни превози на товари“;

(б) в член 10, параграф 3 първата алинея се заменя със следното:

„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). ;

(7) добавя се следният член 10а:

#### *„Член 10а*

#### **Проверки**

1. Всяка държава членка организира проверки по такъв начин, че от 1 януари 2020 г. за всяка календарна година да се проверяват най-малко 2 % от всички каботажни превози, извършвани на нейна територия. Държавите членки увеличават този процент на най-малко 3 % от 1 януари 2022 г. Базата за изчисляване на този процент е общата дейност по каботажни превози в държавата членка, изразена в тонове за километър, през година t-2, както е отчетена от Евростат.



2. Държавите членки се насочват към онези предприятия, за които се преценява, че представляват повишен риск от нарушаване на приложимите към тях разпоредби на настоящата глава. За тази цел държавите членки третират риска от такива нарушения като самостоятелен риск в рамките на системата за класифициране на риска, създадена от тях съгласно член 9 от Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета \*\*\* и разширена в съответствие с член 12 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета \*\*\*\*.

3. Държавите членки извършват съгласувани пътни проверки на каботажните превози най-малко три пъти в годината. 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 от тях действа на своя територия. Националните звена за контакт, определени съгласно член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета \*\*\*\*, обменят информация относно броя и вида на установените нарушения след провеждане на съгласуваните пътни проверки.

---

\*\*\* 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 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

\*\*\*\* 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).“;

(8) добавят се следните членове 14а и 14б:

*„Член 14а*

#### **Отговорност**

Държавите членки предвиждат санкции срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители за неспазване на глави II и III, когато те съзнателно възлагат транспортни услуги, при чието предоставяне 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, параграфи 2 и 4 и член 5, параграф 4, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент (за изменение)].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграфи 2 и 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 Междунституционалното споразумение за подобро законотворчество от 13 април 2016 г.\*\*\*\*\*

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, параграфи 2 и 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.“;

- (9) член 15 се заличава;
- (10) член 17 се заменя със следното:

*„Член 17*

**Доклади**

1. Най-късно до 31 януари всяка година държавите членки информират Комисията за броя на превозвачите, които притежават лицензи на Общността към 31 декември на предходната година, и за броя на заверените копия, които отговарят на превозните средства в движение към тази дата.

2. Най-късно до 31 януари всяка година държавите членки информират Комисията за броя на атестациите за водачи, издадени през предходната календарна година, както и за общия брой атестации за водачи към 31 декември на предходната календарна година.

3. Най-късно до 31 януари всяка година държавите членки информират Комисията за броя на проверките на каботажните превози, извършени през предходната календарна година в съответствие с член 10а. Тази информация включва броя на проверените превозни средства и броя на проверените тонове за километър.“;

### Член 3

#### Преглед

1. Комисията извършва оценка на изпълнението на настоящия регламент, по-специално на резултатите от член 2, с който се внасят изменения в член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, най-късно [3 години след датата на влизане в сила на настоящия регламент] и докладва на Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент. Ако е целесъобразно, докладът на Комисията се придружава от законодателно предложение.
2. След доклада по параграф 1 Комисията извършва редовна оценка на настоящия регламент и представя на Европейския парламент и Съвета резултатите от оценката.
3. Когато е целесъобразно, докладите по параграфи 1 и 2 са придружени от съответните предложения.

### Член 4

#### Влизане в сила

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

Той се прилага от [xx].

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

Съставено в Брюксел на \_\_\_\_\_ година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*