

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 ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Опитът при прилагането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 ⁽⁴⁾ и Регламент (ЕО) № 1072/2009 ⁽⁵⁾ 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 прилагаха 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.

⁽¹⁾ ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 38.

⁽²⁾ ОВ С 176, 23.5.2018 г., стр. 57.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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 предпочитието 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⁽⁶⁾ 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.

⁽⁶⁾ 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⁽⁹⁾, 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⁽¹⁰⁾, 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, заложили в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁽¹¹⁾. 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

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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 ⁽¹²⁾ 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;

⁽¹²⁾ 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, които 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