

ДИРЕКТИВИ

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

от 15 юли 2020 година

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

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

⁽¹⁾ ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 45.

⁽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 149, 5.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

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

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

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

⁽⁶⁾ 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).

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

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

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

⁽⁸⁾ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

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

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

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

⁽¹²⁾ Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

⁽¹³⁾ Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).

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

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽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 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

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

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

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Специфични правила за командироването на водачи

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

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

⁽¹⁸⁾ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

v) планираната начална и крайна дата на командироването;

vi) регистрационните номера на моторните превозни средства;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 2

Изменение на Директива 2006/22/ЕО

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

1) Заглавието се заменя със следното:

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

2) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Материален обхват

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

(*) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

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

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

3) Член 2 се изменя, както следва:

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

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

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

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

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

в) вмъква се следният параграф:

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

г) параграф 4 се заменя със следното:

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

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

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

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Съгласувани проверки

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

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

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

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

7) Член 7 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) буква б) се заменя със следното:

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

ii) добавя се следната буква:

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

8) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Обмен на информация

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

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

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

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

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

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

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

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

(**) Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).“

9) Член 9 се изменя, както следва:

- a) параграф 1 се заменя със следното:

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

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

б) в параграф 2 се заличава второто изречение;

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

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

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

г) добавят се следните параграфи:

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

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

10) Член 11 се изменя както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

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

„Член 12

Процедура на комитет

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

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

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

Член 13

Мерки за изпълнение

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

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

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

Член 14

Преговори с трети държави

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

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

Член 15

Актуализиране на приложенията

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

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

12) Въмъква се следният член:

„Член 15а

Упражняване на делегирането

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

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 3 и в член 15, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 август 2020 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на 5-годишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 9, параграф 3 и в член 15, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

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

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

(*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

13) Приложение I се изменя, както следва:

а) част А се изменя, както следва:

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

- „1) дневни и седмични времена на управление, прекъсвания и дневни и седмични периоди на почивка; също така тахографски листове за предишните дни, които трябва да са налични в превозното средство в съответствие с член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, и/или данните за същия период, съхранени върху картата на водача и/или в паметта на записващото оборудване в съответствие с приложение II към настоящата директива и/или на разпечатки;
- 2) за периода, посочен в член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, всички случаи на превишаване на разрешената за превозното средство скорост, за каквито се определят периодите, надвишаващи една минута, през които скоростта на превозното средство е по-висока от 90 км/ч за превозните средства от категория N₃ или 105 км/ч за превозните средства от категория M₃ (категории N₃ и M₃ са определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*));

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

ii) точка 4) се заменя със следното:

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

iii) добавя се следната точка:

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

б) част Б се изменя както следва:

i) в първата алинея се добавят следните точки:

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

ii) втората алинея се заменя със следното:

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

Член 3

Изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012

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

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

(*) ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

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

Член 4

Процедура на комитет

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

Член 5

Наказания и санкции

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

Член 6

Интелигентно осигуряване на изпълнението

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

Член 7

Оценка

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

Член 8**Обучение**

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

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

Член 9**Транспониране**

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

Те прилагат тези разпоредби от 2 февруари 2022 г.

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

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

Член 10**Влизане в сила**

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

Член 11**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 15 юли 2020 година.

За Европейския парламент
Председател
D.M. SASSOLI

За Съвета
Председател
J. KLOECKNER