



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 15 юли 2020 г.
(OR. en)

2017/0122 (COD)
LEX 2013

PE-CONS 25/20

TRANS 272
SOC 416
CODEC 534

РЕГЛАМЕНТ
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 561/2006
ПО ОТНОШЕНИЕ НА МИНИМАЛНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ ЗА МАКСИМАЛНОТО
ДНЕВНО И СЕДМИЧНО ВРЕМЕ НА УПРАВЛЕНИЕ, МИНИМАЛНИТЕ ПРЕКЪСВАНИЯ
И ДНЕВНИТЕ И СЕДМИЧНИТЕ ПОЧИВКИ, И НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 165/2014
ПО ОТНОШЕНИЕ НА УСТАНОВЯВАНЕТО НА МЕСТОПОЛОЖЕНИЕТО ЧРЕЗ
ТАХОГРАФИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 15 юли 2020 година

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ ОВ С 197, 8.6.2018 г., стр. 45.

² Становище от 1 февруари 2018 г. 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 151, 6.5.2020 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) Добрите условия на труд за водачите и справедливите условия за стопанска дейност на предприятията за автомобилен транспорт имат първостепенно значение за създаването на безопасен и ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт, с което се осигурява недопускане на дискриминация и се привличат квалифицирани работници. За улесняване на този процес от съществено значение е социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, пропорционални, целесъобразни, лесно приложими и прилагани и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза.
- (2) След оценката на ефективността и ефикасността на изпълнението на действащите в Съюза социални правила в автомобилния транспорт, и по-специално на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹, бяха установени някои слабости в прилагането на посочената правна рамка. Неясните правила за седмичните почивки, условията за почивка и прекъсванията при екипно управление, както и липсата на правила за връщането на водачите у дома водят до различия в тълкуването и в практиката по правоприлагането в държавите членки. Неотдавна няколко държави членки приеха едностранни мерки, които още повече увеличават правната несигурност и неравнопоставеността на водачите и превозвачите. При все това максималното време на управление за ден и за седмица има ефективно действие върху подобряването на социалните условия за водачите и безопасността на движението по пътищата като цяло. Необходимо е да се полагат непрестанни усилия, за да се гарантира съответствие.

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

- (3) За подобряване на безопасността на движението по пътищата е важно транспортните предприятия да се насърчават да възприемат култура на безопасност, която да се спазва на всички равнища. По-специално, за да се избегнат нарушения на правилата за управление и почивка или нарушения, които застрашават безопасността на движението по пътищата, не следва да се разрешава обвързването на заплащането, основаващо се на постигнати резултати, с времето, необходимо за превоза на пътници до тяхното местоназначение или за доставката на товари.
- (4) Последващата оценка на Регламент (ЕО) № 561/2006 потвърди, че несъгласуваното и неефективно прилагане на социалните правила на Съюза се дължи главно на неяснота в правилата, на неефективно и нееднакво използване на контролните уреди и на недостатъчно административно сътрудничество между държавите членки.
- (5) За да се подобри яснотата и съгласуваността, следва да се предвиди изключване от обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 на използването с нетърговска цел на дадено превозно средство.
- (6) Ясните, подходящи, пропорционални и еднакво прилагани правила са решаващи също така за постигането на целите на политиката да се подобрят условията на труд за водачите, и по-специално да се осигури лоялна конкуренция без нарушения между превозвачите и да се допринесе за безопасността за всички участници в движението по пътищата.
- (7) Действащите изисквания за прекъсванията се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите, работещи в екип. Ето защо е уместно изискването за регистриране на прекъсванията да се съобрази с особеностите на превозите, извършвани от водачи, които работят в екип, без да се застрашават безопасността на водачите или безопасността на движението по пътищата.

- (8) Водачите, които извършват международни превози на товари на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. Сегашните изисквания за нормална седмична почивка може ненужно да удължат това време. Поради това е желателно разпоредбите за нормалните седмични почивки да се приспособят по такъв начин, че да улеснят водачите да извършват международни превози в съответствие с правилата и да се връщат у дома за нормалната си седмична почивка, както и да получават пълна компенсация за всички намалени седмични почивки. Като се имат предвид разликите между превоза на пътници и на товари, тази възможност не следва да се прилага спрямо водачите, които извършват превоз на пътници.
- (9) Всяка възможност за гъвкавост при определяне на графика на почивките на водачите следва да бъде прозрачна и предвидима за тях и по никакъв начин следва да не застрашава безопасността на движението по пътищата чрез увеличаване на умората на водачите или влошаване на условията на труд. Поради това тази гъвкавост не следва да променя действащото работно време на водача или максималното двуседмично време на управление и следва да подлежи на по-строги правила относно компенсацията за намалените почивки.
- (10) За да се гарантира, че няма да се злоупотребява с тази гъвкавост е от съществено значение ясно да се определи нейният обхват и да се предвидят също така подходящи проверки. Поради това този обхват следва да бъде ограничен до онези водачи, които прекарват намалените си седмични почивки през референтния период извън държавите членки на предприятието и извън държавата на мястото на пребиваване на водача. Това може да се провери чрез справка със записите от тахографа на пътя и в помещенията на транспортното предприятие, тъй като те съдържат местоположението на началото и края на почивката и информация за отделните водачи.

- (11) За да се гарантира ефективно изпълнение, е важно компетентните органи при извършване на проверките на пътя да бъдат в състояние да установяват дали времето на управление и почивките са спазени надлежно в деня на проверката и през предходните 56 дни.
- (12) Бързият технологичен напредък води до постепенна автоматизация на системите за управление, които изискват от водачите въвеждане на по-малко или никакви данни. За да се отговори на тези промени, може да се наложи адаптиране на действащото законодателство, включително на правилата относно времето за управление и почивките, за да се гарантира безопасността на движението по пътищата, да се създадат еднакви условия на конкуренция и да се подобрят условията на труд, като същевременно се даде възможност на Съюза да въвежда в употреба нови иновативни технологии и практики. Поради това Комисията следва да представи доклад за оценка относно използването на системи за автономно управление в държавите членки, включително относно ползите от технологиите за автономно управление. Този доклад следва да бъде придружен от законодателно предложение, ако е целесъобразно.
- (13) За да се насърчи социалният напредък, е уместно да се поясни на какви места може да се ползват седмичните почивки, така че да се осигурят подходящи условия за водачите. Качеството на настаняване е особено важно по време на нормалната седмична почивка, която водачът следва да прекара извън кабината на превозното средство на подходящо място за настаняване, за сметка на транспортното предприятие в качеството му на работодател. За да бъдат гарантирани добри условия на труд и безопасност на водачите, е уместно да се поясни изискването, че при нормалните им седмични почивки, ако те се ползват извън дома, на водачите се осигурява качествено и съобразено с особеностите на пола настаняване.

- (14) Необходимо е също да се предвиди транспортните предприятия да организират работата на водачите по такъв начин, че времето, прекарано извън дома да не бъде прекомерно продължително, а водачите да могат да ползват дълги почивки като компенсация за намалената седмична почивка. Организирането на връщането следва да позволява достигане до експлоатационен център на транспортното предприятие в неговата държава членка на установяване или до мястото на пребиваване на водача, а водачите да могат свободно да избират къде да прекарат почивката си. За да докаже транспортното предприятие, че изпълнява задълженията си във връзка с организацията на редовното връщане, то следва да може да използва записите от тахографа, графици на дежурствата на водачите или други документи. Тези доказателства следва да бъдат на разположение в помещенията на транспортното предприятие, за да бъдат представени на контролните органи при поискване.
- (15) Въпреки че нормалните седмични почивки и по-дългите почивки не могат да бъдат прекарвани в превозното средство или в зона за паркиране, а само на подходящо място за настаняване, което може да е в съседство със зона за паркиране, от първостепенно значение е водачите да могат да откриват безопасни и сигурни зони за паркиране, които осигуряват съответните нива на сигурност и подходящи условия. Комисията вече проучи как да се насърчи устройването на зони за паркиране с високо качество, включително необходимите минимални изисквания. Поради това Комисията следва да разработи стандарти за безопасни и сигурни зони за паркиране. Тези стандарти следва да допринасят за насърчаването на зони за паркиране с високо качество. Стандартите могат да бъдат преразглеждани с цел осигуряване на по-добър достъп до алтернативни горива в съответствие с политиките за развитие на тази инфраструктура. Също така е важно системното ледо- и снегочистване на зоните за паркиране.

- (16) Безопасните и сигурни зони за паркиране следва да подлежат на одитни процедури, за да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на Съюза. Тези одитни процедури следва също така да гарантират, че зоните за паркиране продължават да отговарят на тези стандарти. По този начин на Комисията следва да бъде възложено да подготви процедура по сертифициране за създаването на безопасни и сигурни зони за паркиране в Съюза.
- (17) В интерес на безопасността на движението по пътищата и на правоприлагането всички водачи следва да бъдат напълно запознати с правилата за времето на управление и почивка, както и с опасностите, до които умората води. Във връзка с това от значение е да има лесно достъпна информация за наличните условия за почивка. Поради това Комисията следва да предостави информация за безопасните и сигурни зони за паркиране чрез лесен за ползване уебсайт. Тази информация следва периодично да се актуализира.

- (18) За да се гарантира непрекъснатата безопасност и сигурност на зоните за паркиране, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с установяването на стандарти за нивото на обслужване в безопасните и сигурни зони за паркиране и процедурите за сертифициране на безопасността и сигурността на тези зони. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да извърши подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹. 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.

¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (19) В преработените насоки за TEN-T, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹, се предвижда създаването на зони за паркиране по автомагистралите приблизително на всеки 100 km, за да се осигури на ползвателите на пътища с търговска цел пространство за паркиране, което има съответното ниво на безопасност и сигурност. За да се ускори и насърчи изграждането на подходяща инфраструктура за паркиране, е важно да съществуват достатъчно възможности за съфинансиране от Съюза в съответствие с настоящите и бъдещите правни актове на Съюза, които определят условията за тази финансова подкрепа.
- (20) Много от автомобилните превози в Съюза включват фериботен или железопътен превоз за част от пътуването. Поради това следва да бъдат предвидени ясни подходящи разпоредби относно почивките и прекъсванията при такива превози.

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

- (21) Понякога водачите се сблъскват с непредвидими обстоятелства, поради които достигането до желаното място за ползване на седмичните почивки, без да се нарушат правилата на Съюза, става невъзможно. Желателно е водачите да се улеснят при справянето с тези обстоятелства и да им се даде възможност да стигнат до мястото си за седмична почивка. Такива извънредни обстоятелства са внезапни, неизбежни и непредвидими, при които неочаквано става невъзможно да се изпълнят изцяло разпоредбите на регламента за кратък период от време. Поради това не може да има системно позоваване на такива обстоятелства, за да се избегне спазването на настоящия регламент. С цел да се гарантира правилното прилагане, водачът следва да документира тези извънредни обстоятелства, които водят до отклоняване от правилата. Освен това защитна разпоредба следва да гарантира, че времето на управление не е прекалено дълго.
- (22) За да се намалят и предотвратят различията в практиката на правоприлагане и да се повишат още повече ефективността и ефикасността на трансграничното правоприлагане, от решаващо значение е да се установят ясни правила за редовно административно сътрудничество между държавите членки.

- (23) Държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че националните правила относно санкциите, приложими при нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 и на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹, се прилагат по ефективен, пропорционален и възпиращ начин. Важно е да се осигури лесен достъп на специалистите до информацията относно санкциите, които се прилагат във всяка една държава членка. Европейският орган по труда, създаден с Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета² може да улесни този достъп като направи информацията достъпна чрез единния уебсайт за целия Съюз, създаден с Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета³ и служещ като единен портал за достъп до информационните източници и услуги на равнището на Съюза и на национално равнище на всички официални езици на Съюза.

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).

² 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).

³ Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 година за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).

- (24) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за изясняване на разпоредбите от посочения регламент и за установяване на общи подходи към тяхното прилагане и изпълнение. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.
- (25) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Регламент (ЕС) № 165/2014, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на подробни разпоредби за еднаквото прилагане на задължението за записване и съхраняване на данни относно всяко пресичане на границата на превозно средство и дейности, както и подробни разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на разпоредбите относно изискванията за данните и функционирането, и монтирането на тахографи. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.

¹ 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).

- (26) За да се увеличи ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, следва да се използват пълноценно съществуващите интелигентни тахографски системи, а интелигентните тахографи да станат задължителни и за превозите с лекотоварни превозни средства над определена маса, които извършват международни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури по-точно установяване на местоположението.
- (27) Ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, бързото развитие на новите технологии, цифровизацията в икономиката на Съюза и необходимостта от еднакви условия на конкуренция между дружествата в международния автомобилен транспорт налагат съкращаване на преходния период за монтирането на интелигентни тахографи в регистрираните превозни средства. Интелигентните тахографи ще допринесат за опростяване на проверките и по този начин ще улеснят работата на националните органи.
- (28) За да се гарантира, че интелигентните тахографи са от полза за водачите, превозвачите и контролните органи в най-кратки срокове, включително с автоматичното регистриране на преминаването на границите, съществуващият автомобилен парк следва да се оборудва с такива устройства в рамките на подходящ срок след влизането в сила на подробните технически разпоредби. Този срок ще осигури достатъчно време за подготовка.
- (29) В превозни средства, които не са оборудвани с интелигентен тахограф, преминаването на границите на държавите членки следва да се регистрира в тахографа на най-близкото възможно място за спиране на границата или след нея.

- (30) Регистрирането на дейностите в тахографа е важна част от работата на водачите. Следователно от решаващо значение е на водачите да се осигури подходящо обучение за това как да използват новите характеристики на тахографите, които се пускат на пазара. В качеството си на работодатели, транспортните предприятия следва да поемат разходите, свързани с това обучение.
- (31) Служителите на контролните органи, които проверяват съответствието с приложимото право на Съюза в сектора на автомобилния транспорт, са изправени пред предизвикателства, дължащи се на използването на различни видове тахографски устройства и на бързо развиващите се комплексни техники за манипулиране. Такъв е по-специално случаят, когато тези проверки се извършват на пътя. Следователно от решаващо значение е на служителите на контролните органи да се осигури подходящо обучение, за да се гарантира, че са запознати с най-новите технологични разработки и техники за манипулиране.
- (32) За да се ограничи тежестта за транспортните предприятия и контролните органи, когато служител на контролен орган премахне пломбите на тахографа за контролни цели, при определени добре документирани обстоятелства следва да бъде разрешено повторното запечатване от служителя на контролния орган.
- (33) Като отчита непрекъснатото развитие на технологиите, Комисията проучва възможността за разработване на нови технически решения, които предлагат същите ползи и сигурност като интелигентните тахографи, при същите или по-ниски свързани разходи.

- (34) Важно е транспортните предприятия, установени в трети държави да се подчиняват на правила, еквивалентни на правилата на Съюза, когато извършват автомобилни превози на територията на Съюза. Комисията следва да извърши оценка на изпълнението на този принцип на равнището на Съюза и да предложи подходящи решения, които да бъдат договорени в рамките на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози („Спогодбата AETR“).
- (35) Превозът на товари се различава от превоза на пътници. Поради това Комисията следва да направи оценка дали могат да бъдат предложени по-подходящи правила за превоза на пътници, особено за случайните превози по смисъла на член 2, точка 4) от Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹.

¹ 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).

- (36) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно подобряване на безопасността на движението по пътищата и работните условия за водачи в рамките на Съюза посредством хармонизиране на правилата относно времето на управление, прекъсванията и почивките в автомобилния транспорт и хармонизирането на правилата относно употребата и въвеждането на тахографи не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради естеството на целите могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (37) Поради това регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

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

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

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) буква аа) се заменя със следния текст:

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

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

ii) за доставка на товари, които са произведени по занаятчийски начин, само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозното средство не представлява основната дейност на водача, и превозът не се извършва за чужда сметка или срещу възнаграждение;“;

б) вмъква се следната буква:

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

3) В член 4 се добавя следната буква:

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

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

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

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

5) В член 7 се добавя следната алинея:

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

б) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграф 6 се заменя със следния текст:

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

- а) две нормални седмични почивки, или
- б) една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа.

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

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

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

б) вмъква се следният параграф:

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

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

в) параграф 8 се заменя със следния текст:

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

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

г) вмъква се следният параграф:

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

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

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

д) добавя се следният параграф:

„10. Не по-късно от ... [две години след влизането в сила на настоящия регламент за изменение] Комисията оценява и докладва на Парламента и на Съвета дали могат да бъдат приети по-подходящи правила за водачите, извършващи случаен превоз на пътници, както е определено в член 2, точка 4 от Регламент (ЕО) № 1073/2009.“

7) Вмъква се следният член:

„Член 8а

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

- установяване и предотвратяване на проникване;
- осветление и видимост;
- точка за контакт и процедури при извънредни случаи;

- съобразени с особеностите на половете хигиенни условия;
- възможности за закупуване на храни и напитки;
- връзки, позволяващи комуникация;
- електрозахранване.

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

2. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 23а за установяване на стандарти, предоставящи допълнителни подробности относно нивото на обслужване и сигурността по отношение на зоните, посочени в параграф 1, и относно процедурите за сертифициране на зоните за паркиране.
3. Всички сертифицирани зони за паркиране могат да посочват, че са сертифицирани в съответствие със стандартите и процедурите на Съюза.

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

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

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

8) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

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

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

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

б) параграф 2 се заменя със следния текст:

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

9) Вмъква се следният член:

„Член 9а

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

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

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

11) В член 12 се добавят следните параграфи:

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

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

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

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

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

а) буква д) се заменя със следния текст:

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

б) добавят се следните букви:

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

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

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

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

14) Член 15 се заменя със следния текст:

„Член 15

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

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

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

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

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

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

17) Член 22 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

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

б) в параграф 2 се добавя следната буква:

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

в) вмъкват се следните параграфи:

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

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

18) Вмъква се следният член:

„Член 23а

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8а, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение].

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

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

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество*.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 8а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

* ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

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

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

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

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

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

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

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

Член 2

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

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

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

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

+ ОВ: моля въведете номера на директивата, която се съдържа в документ ST 5112/20 и попълнете съответната бележка под линия.

- ** Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).
- *** Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).
- **** Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).
- ***** Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).
- ***** Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).
- ***** Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1).
- ***** Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11).
- ***** Директива (ЕС) 2020/... на Европейския парламент и на Съвета от ... за определяне на специфични правила за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L ... , стр. ...).“

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

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

- а) превозни средства, оборудвани с аналогов тахограф;
- б) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими до 30 септември 2011 г.;
- в) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими от 1 октомври 2011 г.; и
- г) превозни средства, оборудвани с дигитален тахограф, отговарящ на спецификациите в приложение ІБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, приложими от 1 октомври 2012 г.

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

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

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

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

4) Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

Защита на данните

1. Държавите членки гарантират, че обработването на лични данни в рамките на настоящия регламент се извършва единствено с цел проверка на съответствието с настоящия регламент и с регламенти (ЕО) № 561/2006, (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009, (ЕО) № 1073/2009, директиви 2002/15/ЕО, 92/6/ЕИО и 92/106/ЕИО и що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, директиви 96/71/ЕО, 2014/67/ЕС и (ЕС) 2020/...+.“
2. По-специално държавите членки гарантират, че личните данни са защитени срещу употреба, която не е строго свързана с правните актове на Съюза, посочени в параграф 1, по отношение на:
 - а) използването на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 8;
 - б) използването на връзка от разстояние за контролни цели съгласно член 9, използването на тахографи с интерфейс съгласно член 10, електронния обмен на информация относно картите на водача съгласно член 31, и по-специално всякакъв трансграничен обмен на такива данни с трети държави; и

+ ОВ: моля въведете номера на директивата, която се съдържа в документ ST 5112/20.

в) съхраняването на записи от страна на транспортните предприятия съгласно член 33.

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

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

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

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

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

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

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

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

б) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следния текст:

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

б) параграф 3 се заменя със следния текст:

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

в) в параграф 4 се добавя следното тире:

„– превишаване на максималното време на управление.“

7) В член 10 се добавя следният параграф:

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

8) Член 11 се изменя, както следва:

а) първата алинея се заменя със следния текст:

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

До ... [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение]
Комисията приема актове за изпълнение, с които определя подробни
разпоредби за еднаквото прилагане на задължението за вписване и съхраняване
на данните, свързани с всяко преминаване на границите от превозното средство
и дейностите, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея, второ и трето тире
и в член 8, параграф 1, втора алинея.

До ... [18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение]
Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни
разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на правилата относно
изискванията за данните и функционирането, включително членове 8, 9 и 10 от
настоящия регламент, както и за монтирането на тахографи за превозните
средства, посочени в член 2, параграф 1, буква аа) от Регламент (ЕО)
№ 561/2006.

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

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

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

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

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

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

- идентификационен номер на превозното средство;
- име на служителя на контролния орган;
- контролен орган и държава членка;
- номер на контролната карта;

- номер на свалената пломба;
- дата и час на сваляне на пломбата;
- номер на новата пломба, когато служителят на контролния орган е поставил нова пломба.

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

10) В член 26 се вмъква следният параграф:

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


11) Член 34 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:


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

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

i) подточка iv) се заменя със следния текст:

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

ii) вмъква се следната подточка:

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

в) в параграф 6 се добавя следната буква :

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

г) параграф 7 се заменя със следния текст:

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

От... [18 месеца след влизането в сила на Директивата, съдържаща се в документ ST 5112/20] водачът въвежда също така символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото си спиране в тази държава членка. Това първо спиране се извършва на най-близкото възможно място за спиране на или след границата. Когато преминаването на границата на държава членка се осъществява с ферибот или влак, водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане.

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

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

- 12) Член 36 се изменя, както следва:
- а) параграф 1 се изменя както следва:
 - і) подточка і) се заменя със следния текст:
 - „і) тахографските листове за текущия ден и за предходните 56 дни,“;
 - іі) подточка ііі) се заменя със следния текст:
 - „ііі) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 56 дни.“;
 - б) параграф 2, подточка іі) се заменя със следния текст:
 - „іі) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 56 дни.“.

Член 3

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

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

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

Съставено в Брюксел

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател