



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 28 ноември 2018 г.
(OR. en)

Междуинституционални
досиета:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	13205/3/18 REV 3
№ док. Ком.:	ST 9670/17
Относно:	Предложение за 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 почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи – Общ подход

Приложено се изпраща на делегациите компромисен текст на председателството относно Регламенти № 561/2006 и 165/2014.

Предложение за

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 почивки по време на работа и периодите на дневна и седмична почивка, 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 процедура,

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, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт. За улесняване на този процес е съществено социалните правила на Съюза в областта на автомобилния транспорт да бъдат ясни, целесъобразни, лесно приложими и прилагани и изпълнявани ефективно и съгласувано навсякъде в Съюза.

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (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 Съвета³, бяха установени някои слабости в съществуващата правна рамка. Неясните и неподходящи правила за седмичната почивка, условията за почивка и почивките по време на работа при екипно управление, както и липсата на правила за връщането на водачите у дома водят до различия в тълкуването и в правоприлагащата практика в държавите членки. Неотдавна няколко държави членки приеха едностранни мерки, които още повече увеличават правната несигурност и неравнопоставеността на водачите и превозвачите.
- (3) 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, неефективно използване на контролните уреди и недостатъчно административно сътрудничество между държавите членки.
- (3а) За да се подобри яснотата и съгласуваността, следва да се уточни изключването от обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 на използването с нетърговска цел на дадено превозно средство.
- (4) Ясните, подходящи 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 конкуренция без нарушения между превозвачите, и да се допринесе за пътната безопасност за всички участници в движението по пътищата.
- (5) Действащите изисквания за почивките по време на работа се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите при екипно управление. Ето защо е уместно изискването за регистриране на почивките по време на работа да се съобрази с особеностите на превозите, извършвани от водачи, които работят в екип, без да се застрашават безопасността на водача и пътната безопасност.

³ 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).

- (6) Водачите, които извършват международни превози на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. [...] Необходимо е [...] да се предвиди превозвачите да организират работата на водачите по такъв начин, че периодите извън дома да не бъдат прекомерно продължителни, а водачите да могат да ползват дълги периоди на почивка като компенсация за намалената седмична почивка. Организирането на връщането следва да позволява да се стигне до оперативната централа на предприятието в неговата държава членка на установяване или мястото на пребиваване на водача. Превозвачът следва да бъде в състояние да докаже организирането на редовното връщане посредством тахографски записи, графици на дежурствата на водачите или подобни доказателства.
- (7) [...] За да се насърчи социалният напредък, е уместно да се поясни къде може да се ползва седмичната почивка, за да се осигурят подходящи условия за почивка на водачите. Качеството на настаняване е особено важно по време на редовната седмична почивка, която водачът следва да прекара извън кабината на превозното средство на подходящо място за настаняване, за сметка на работодателя. Когато обаче превозното средство е паркирано в сигурна и безопасна зона за паркиране, която отговаря на определени критерии за удобство на водача, той може по изключение да използва кабината на превозното средство за спане, като същевременно ползва удобствата на тази зона за сметка на работодателя. Ако в държавата членка, в която се ползва нормалната седмична почивка, няма такава зона наблизо, водачът трябва да намери друго подходящо място за настаняване извън превозното средство.
- (7a) Безопасните и сигурни зони за паркиране с подходящи условия за почивка са от ключово значение за подобряване на условията на труд в сектора и за поддържане на пътната безопасност. Следователно е от първостепенно значение да се насърчи развитието на инфраструктура за паркиране, включително на зони за почивка, което би гарантирало желаните стандарти за безопасност, сигурност и обслужване. Важно е да съществуват достатъчно възможности за съфинансиране от Европейския съюз в съответствие с действащите и бъдещите правни актове на Съюза за определяне на условията за финансова подкрепа, за да се ускори и насърчи изграждането на такава инфраструктура за паркиране. Държавите членки обаче не са задължени да финансират допълнителна инфраструктура за паркиране на своя територия извън съществуващите си задължения съгласно насоките на Съюза за инфраструктурата на TEN-T. Комисията следва да публикува актуализирания списък на безопасните зони за почивка, отговарящи на минималните стандарти за качество.

- (8) Водачите се [...] сблъскват с непредвидими обстоятелства, поради които става невъзможно да се достигне желаното място за ползване на седмичната почивка, без да се нарушат правилата на Съюза. Желателно е водачите да се улеснят при справянето с тези обстоятелства и да им се даде възможност да стигнат до тяхното място за седмична почивка. Такива извънредни обстоятелства са внезапни обстоятелства, които са неизбежни и не могат да бъдат предвидени, когато неочаквано става невъзможно да се изпълнят изцяло разпоредбите на регламента за кратък период от време. С цел да се гарантира правилното прилагане, водачът следва да документира тези обстоятелства. Освен това следва да се гарантира, че времето на управление не е прекалено дълго [...].
- (9) За да се намалят и предотвратят различията в практиката по 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.
- (10) 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 настоящия Регламент и за установяване на общи подходи към тяхното прилагане и изпълнение. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011⁴.
- (11) За повишаване на ефективността на разходите по прилагането на социалните правила следва пълноценно да се използва потенциалът на днешните и бъдещите тахографски системи. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури по-точно установяване на местоположението, по-специално при международните превози. Със същата цел следва да се насърчава монтирането на интелигентни тахографи в съществуващите автомобилни паркове, които извършват международни превози, използвайки аналогови или дигитални тахографи.
- (11a) По-конкретно, 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 място за спиране на границата или след нея.

⁴ 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).

- (11б) За да се гарантира, че водачите, превозвачите и контролните органи се възползват възможно най-бързо от предимствата на интелигентните тахографи, включително от 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, като така се осигури достатъчно време за подготовка.
- (11в) За да се ограничи тежестта за превозвачите и контролните органи, ако служител на контролен орган махне пломбите на тахографа за контролни цели, при определени добре документирани обстоятелства следва да бъде разрешено повторното запечатване от служителя на контролния орган.
- (11г) Важно е автомобилните превозвачи, установени в трети държави, но извършващи автомобилни превози на територията на ЕС, да се подчиняват на правила, които са еквивалентни на настоящия законодателен акт. Комисията следва да извърши оценка на изпълнението на този принцип на равнище ЕС и да предложи подходящи решения, които да бъдат договорени от ЕС в рамките на Спогодбата AETR.
- (12) Поради това регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕО) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁵ следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

- (1) [...] в член 4 се добавят следните букви с) и т):

„с) „превоз с нетърговска цел“ означава всеки автомобилен превоз, различен от превоза под наем 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 няма връзка с професионална или търговска дейност;

⁵ 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 от за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

т) „специална зона“ означава зона, която е обезопасена, разполага с подходящи условия за спане и хигиена и отговаря на специалните изисквания, определени в приложението към настоящия регламент.“;

(2) в член 6, параграф 5 се заменя със следния текст:

„Водачът регистрира като друга работа всяко време, прекарано съгласно описаното в член 4, буква д), както и всяко време, прекарано за 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), точка iii) от Регламент (ЕС) № 165/2014. Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатката или като се използват устройствата за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване.“;

(3) в член 7 се добавя следната трета алинея:

„Водач, който участва в екипно управление, може да [...] ползва 45-минутна почивка по време на работа в превозно средство, управлявано от друг водач, при условие че водачът, който ползва почивката, не участва в подпомагане на водача, който управлява превозното средство.“;

(4) член 8 се изменя както следва:

а) параграф 6 се заменя със следния текст:

„6. През всеки четири последователни седмици водачът ползва поне четири седмични почивки, от които поне две са нормални седмични почивки. [...]

Намалените седмични почивки се компенсират с равностоеен период на почивка, който се ползва без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица. В случай че са ползвани последователно две намалени седмични почивки, следващата седмична почивка след тях се предхожда или следва от период на почивка, ползван за компенсация.

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

[...]

в) [...] параграф 8 се заменя със следния текст:

„8. По желание на водача дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата могат да бъдат ползвани в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно.

Нормалната седмична почивка и всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки, не се ползва в превозно средство. [...]

Чрез дерогация от втория параграф нормалната седмична почивка може да бъде ползвана в превозното средство, ако

- превозното средство е паркирано в специална зона, в която има сигурни места за паркиране на търговски превозни средства и съоръжения за обслужване, отговарящи на минималните изисквания, посочени в приложението; и
- кабината отговаря на минималните изисквания, посочени в приложението.

До [ОВ: 18 месеца след влизането в сила] превозното средство може да бъде паркирано и в редовна зона за паркиране със санитарни съоръжения, при условие че кабината отговаря на изискванията, посочени в приложението.

Посредством актове за изпълнение Комисията уточнява допълнително условията, които трябва да бъдат изпълнени за използването на тази дерогация, когато се паркира в специална зона. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2а.

До [ОВ: шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение] държавите членки съобщават на Комисията местоположението на специалните зони, налични на тяхна територия, и впоследствие уведомяват за всички промени в тази информация. Комисията публикува списъка на специалните зони на единен официален уебсайт и го актуализира.

Най-късно до [ОВ: две години след влизането в сила на настоящия регламент за изменение] Комисията представя доклад до Европейския парламент и до Съвета относно наличието на тези специални зони. Докладът включва информация за броя и местоположението на специалните зони, за техния капацитет и използване и за търсенето на допълнителни места или съоръжения. Докладът включва и оценка на мерките, предприети/или планирани от държавите членки. Въз основа на този доклад, ако е уместно, Комисията предлага мерки за увеличаване на броя и подобряване на качеството на специалните зони и/или мерки за преразглеждане на разпоредбите в четвъртата алинея за ползване на нормалната седмична почивка в превозното средство.

Всички разходи за настаняване извън кабината на превозното средство се покриват от работодателя, както и всички такси, произтичащи от ползването на специална зона.“;

г) вмъква се следният параграф:

„8а. Транспортното предприятие организира работата на водачите по такъв начин, че водачите да могат [...] да се върнат в една от оперативните центри в държавата членка на установяване на работодателя или до своето място 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. В случай обаче, че водачът е ползвал последователно две намалени седмични почивки без да се връща, транспортното предприятие организира работата на водача по такъв начин, че той да може вече да се върне в края на третата седмица.

Предприятието документира как изпълнява това задължение и съхранява документацията в своите помещения, като при поискване я представя на контролните органи.“;

(5) в член 9 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 седмична почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти с други дейности с обща продължителност не повече от един час. По време на посочената нормална дневна почивка или седмична почивка водачът трябва да има достъп до койка или кушетка.“;

(6) [...] член 12 се заменя със следния текст:

„[...] При условие че пътната безопасност не е застрашена и за да се позволи превозното средство да достигне подходящо място за престой, водачът може да се отклони от разпоредбите на членове 6—9, доколкото това е необходимо, за да се осигури безопасността на лицата, на превозното средство или на неговия товар. При условие че пътната безопасност не е застрашена, при извънредни обстоятелства водачът може и 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 най-много един час, за да стигне до оперативната централа на работодателя, за да ползва седмичната си почивка. Водачът посочва причината за това отклонение в регистрационния лист на записващото устройство или на разпечатката от записващото устройство, или в графика на своите дежурства най-късно при пристигането на желаното място или в подходящото място за престой.“;

(7) 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, ненадвишаваща 2 300 квадратни километра, които не са свързани с останалата част на националната територия с мост, брод или тунел, открит за използване от моторни превозни средства и които не граничат с друга държава членка.“;

б) добавя се следната буква р):

„р) превозни средства, които се използват за доставяне на готов за използване бетон.“;

(8) в член 14 параграф 2 се заменя със следния текст:

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

(9) 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 почивки по време на работа и периоди на почивка. Държавите членки информират Комисията за съответните национални правила, приложими към тези водачи.“;

(9а) 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 контрола и предходните 56 дни; тези данни трябва да бъдат актуализирани на редовни интервали с продължителност, ненадвишаваща един месец;“

(10) 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 следва да бъдат ефективни, съразмерни на тежестта на нарушението, определена в приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶, 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. Държавата членка съобщава на Комисията тези мерки и правилата относно санкциите преди датата, посочена в член 29, втора алинея. Тя съобщава незабавно и за всякакви последващи изменения в тях. Комисията уведомява своевременно другите държави членки.“;

(11) член 22 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Държавите членки работят в тясно сътрудничество 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):

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

⁶ 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 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

в) вмъкват се следните параграфи 3а и 3б:

„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 взаимопомощ се предоставят безплатно.“;

(11а) В член 24 се вмъква следният параграф:

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

(12) 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 в съответствие с процедурата по разглеждане [...], посочена в член 24, параграф 2а.“;

(13) добавя се следното приложение:

„ПРИЛОЖЕНИЕ

- А. Минимални изисквания за безопасност, сигурност и обслужване за специалните зони, посочени в член 8, параграф 8, трета алинея
1. Откриване и предотвратяване на проникване
 2. Осветление и видимост
 3. Точка за контакт и процедури при извънредни случаи
 4. Санитарни условия
 5. Възможности за закупуване на храни и напитки
 6. Връзки, позволяващи комуникация
 7. Електрозахранване на всяко място за паркиране.
- Б. Минимални изисквания за кабината, посочени в член 8, параграф 8, трета алинея
1. Легло с матрак за всеки водач
 2. Независими от двигателя отоплителна и климатична инсталация
 3. Завеса за блокиране на светлината
 4. Отделение за складиране, достъпно от кабината.
 5. Вграден хладилник за съхраняване на храна
 6. Сгъваема маса
 7. Регулируема седалка

8. Сигналноохранителна система

9. Електричество.“

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, за да се провери съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁷ и Директива 92/6/ЕИО на Съвета⁸, Директива 92/106/ЕИО на Съвета⁹, Регламент (ЕО) № 1072/2009, Регламент (ЕО) № 1073/2009, Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС, що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, както и с Директива xxx/xxx/ЕС за определяне на специфични правила по отношение на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт.*“

* Бележка: Препратките към правилата относно командироването на работници следва да бъдат приведени в съответствие с окончателния компромис по тези досиета.

⁷ 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).

⁸ 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).

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

(-1a) в член 3 параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. Не по-късно от четири години след края на годината на влизане в сила* на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които съдържат спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, всички превозни средства, извършващи дейност в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, които са оборудвани с тахограф, който не отговаря на спецификациите в тези подробни разпоредби, се оборудват с интелигентен тахограф съгласно членове 8, 9 и 10 от настоящия регламент.“;

* [БЕЛЕЖКА: очаква се да е в края на 2024 г.]

(-1б) 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 Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО, Директива 92/6/ЕИО на Съвета, Директива 92/106/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1072/2009, Регламент (ЕО) № 1073/2009, Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС, що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, както и с Директива xxx/xxx/ЕС за определяне на специфични правила по отношение на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт, в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 и [...] Директива 2002/58/ЕО и под надзора на надзорния орган на съответната държава членка, посочен в член 51 от Регламент (ЕС) 2016/679.

2. По-специално държавите членки гарантират, че личните данни са защитени срещу употреба, която не е строго свързана с правните актове, посочени в параграф 1, по отношение на:
- използването на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 8,
 - 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,
 - 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 на правните актове, 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.“;
- (1) член 8, параграф 1 се изменя, както следва:
- а) първата алинея [...] се заменя със следния текст:
- „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 дневното работно време;
 - 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 дневното работно време.“;

б) във втора алинея се добавя следното изречение:

„Въпреки това вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, посочени във второто и третото тире от първа алинея, засяга превозните средства, регистрирани в дадена държава членка¹⁰ за първи път две години* след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, без да се засяга задължението за преоборудване на някои превозни средства на по-късен етап в съответствие с член 3, параграф 4.“

* [Бележка: очаква се да е не по-късно от юни 2022 г.]

(1a) член 9 се изменя, както следва:

а) В параграф 2 първото изречение се изменя, както следва:

„Четири години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които съдържат спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, посочени във второто и третото тире на член 8, параграф 1, 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.“;

¹⁰ БЕЛЕЖКА: други разпоредби на настоящия регламент, които съдържат подобна препратка към датата на регистрация на превозното средство, ще бъдат приведени в съответствие с настоящото уточняване („в дадена държава членка“).

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 нарушенията на правните актове, 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.“;

(1аа) в член 10 се добавя следният параграф:

2. „Тахографите на превозни средства, регистрирани за първи път в държава членка две години* след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които съдържат спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, посочени във второто и третото тире на член 8, параграф 1, се оборудват с посочения в параграф 1 интерфейс.“;

* [Бележка: очаква се да е не по-късно от юни 2022 г.]

(1аб) в член 11 след първото изречение в първа алинея се вмъква следното изречение:

„Комисията въвежда в сила актовете за изпълнение, предвиждащи подробни разпоредби за еднаквото прилагане на задължението за вписване и съхраняване на данните, свързани с всяко преминаване на границите от превозното средство и с допълнителните дейности, посочени във второто и третото тире на член 8, параграф 1 до [ОВ: 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение].“;

(1ав) В член 22, параграф 5 последните две алинеи 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 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, в случай че служителят на контролния орган е поставил нова пломба.

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

(1аг) В член 26 се добавя 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.“;

(1б) В член 34 параграф 1 се заменя със следния текст:

„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 дневното работно време, освен ако има специално разрешение за това или това е необходимо за въвеждането на символ 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.“;

(1в) в член 34, параграф 6 се добавя следната буква е):

„е) символите на държавите, в които започва и приключва ежедневния си работен период. Водачът въвежда също така символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото спиране в тази държава членка. Това първо спиране се извършва на най-близкото 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.“;

(2) в член 34, параграф 7 първата алинея се заменя със следния текст:

„7. Водачът въвежда в дигиталния тахограф символите на държавите, в които започва и приключва ежедневния си работен период [...].

Една година след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които съдържат спецификации, позволяващи въвеждането и съхраняването на данните за преминаване на граници, водачът въвежда също така символа на държавата, в която влиза след преминаване на граница на държава членка, в началото на първото спиране в тази държава членка. Това първо спиране се извършва на най-близкото 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.“;

(3) член 36 се изменя, както следва:

а) параграф 1, подточка i) се заменя със следния текст:

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

б) параграф 1, подточка iii) се заменя със следния текст:

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

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

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

Член 3

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

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

Член 1, параграф 9а и член 2, параграф 3 се прилагат, считано от 31.12.2024 г. До тази дата член 16, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 561/2006 и член 36, параграф 1, подточки i) и ii) и параграф 2, подточка ii) от Регламент (ЕС) № 165/2014 се прилагат с формулировката им преди измененията, въведени с настоящия регламент.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
