



Брюксел, 23 януари 2020 г.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 2

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

БЕЛЕЖКА ПО ТОЧКИ I/A

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители (I част)/Съвета
№ док. Ком.:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Относно:	Първи пакет за мобилността: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 и Регламент (ЕО) № 1072/2009 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора 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 дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и 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 – Политическо споразумение

Настоящото допълнение се отнася до предложението за изменение на регламентите относно времето за управление и почивка и относно тахографите.

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 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 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 и ефикасен 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.

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 прилагането на съществуващата правна рамка. Неясните 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 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. От друга страна, максималното време на управление за ден и за седмица има ефективно действие върху подобряването на социалните условия за водачите и пътната безопасност като цяло; необходимо е да се полагат непрестанни усилия, за да се гарантира съответствие.
- (3) За подобряване на пътната безопасност 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 пътната безопасност, 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 стоки.
- (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 уточни изключването 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 пътната безопасност за всички участници в движението по пътищата.

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)

- (7) Действащите изисквания за почивките по време на работа се оказаха неподходящи и трудно приложими за водачите, работещи в екип. 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.
- (8) Водачите, които извършват международни превози на стоки на дълги разстояния, прекарват дълго време далеч от дома. Сегашните изисквания за редовната седмична почивка може ненужно да удължат това време. Поради това е желателно разпоредбата за редовната седмична почивка да се приспособи по такъв начин, че да улесни водачите да извършват международни превози в съответствие с правилата и да се връщат у дома за редовната седмична почивка, както и да получават пълна компенсация за всички намалени седмични почивки. Като се имат предвид разликите между превоза на стоки и на пътници, тази възможност не следва да се прилага спрямо водачите, когато 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 да не застрашава пътната безопасност 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) В допълнение към ясното определяне на обхвата на разпоредбата, контролът на тази гъвкавост е от съществено значение, за да се гарантира, че с разпоредбата няма да се злоупотребява. Поради това обхватът следва да бъде ограничен до онези водачи, които прекарват намалените седмични почивки през референтния период извън държавите членки. Това може да се провери чрез справка с тахографските записи на пътя и в помещенията, тъй като те съдържат местоположението на началото и края на почивката и информация за отделните водачи.
- (11) За да се гарантира ефективното изпълнение, е важно компетентните органи при извършване на пътните проверки 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 непосредственото 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 пътната безопасност, 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. Докладът 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 ползва седмичната почивка, така че да се осигурят подходящи условия за 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. За да бъдат гарантирани добри условия на труд и безопасността на водачите, е уместно да се поясни изискването, че при нормалната им седмична почивка, ако тя се ползва извън дома, на водачите се осигурява качествено и съобразено с особеностите на пола настаняване .
- (14) Необходимо е също 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 почивки като компенсация за намалената седмична почивка. Организирането на връщането следва да позволява достигане до оперативна централа на предприятието 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 превозвачът, че изпълнява задълженията си във връзка с организацията на редовното връщане, той следва да може да използва тахографските записи, графици на дежурствата на водачите или други документи. Тези доказателства следва да бъдат на разположение в помещенията на превозвача, за да бъдат представени на контролните органи при поискване.

- (15) Въпреки че нормалната седмична почивка 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 ЕС, което също така да гарантира, че те 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 пътната безопасност 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, заложиени в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество*. 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.
- (19) В преработените насоки за TEN-T, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁴, се предвижда създаването на зони за паркиране по автомагистралите приблизително на всеки 100 km, за да се осигури на потребителите 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 периодите на почивка и почивките по време на работа при такива превози.

* ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1

⁴ 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/ЕО (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1)

- (21) Водачите се сблъскват с непредвидими обстоятелства, поради които достигането до желаното място за ползване на седмичната почивка, 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 обстоятелства, когато неочаквано става невъзможно да се изпълнят изцяло разпоредбите на регламента за кратък период от време. Следователно не може да се прибегва системно до 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 следва да се 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, се прилагат по ефективен, пропорционален и възпиращ начин. Важно е да се осигури лесен достъп на специалистите до информация относно санкциите, които се прилагат в държавите членки. Това би могло да бъде улеснено от Европейския орган по труда, който да направи информацията достъпна чрез единния уебсайт за целия Съюз, създаден с Регламент (ЕС) 2018/1724 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 ЕС.
- (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 настоящия Регламент и за установяване на общи подходи към тяхното прилагане и изпълнение. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011⁵.

⁵ 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)

- (25) За да се увеличи ефективността на разходите по прилагането на социалните правила, следва да се използват пълноценно сегашните интелигентни тахографски системи, а интелигентните тахографи да станат задължителни и за превозите с леки търговски превозни средства над определено тегло, които извършват международни превози под наем или срещу възнаграждение. Поради това следва да бъде подобрена функционалността на тахографите, за да се осигури по-точно установяване на местоположението.
- (26) 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.
- (27) 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, като така се осигури достатъчно време за подготовка.
- (28) 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.
- (29) 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. Работодателите следва да поемат разходите, свързани с това обучение.

- (30) 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.
- (31) За да се ограничи тежестта за превозвачите и контролните органи, ако 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.
- (32) Като отчита непрекъснатото технологично развитие, 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.
- (33) 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.
- (34) Превозът на стоки 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 Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози.
- (35) Поради това регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁶ следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

⁶ 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)

Член 1

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

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

„-aa) считано от 1 юли 2026 г., за автомобилен превоз на стоки при международни транспортни операции или при каботажни превози, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 2,5 тона; или“.

(-1a) В член 3 буква aa) се заменя със следния текст:

„aa) превозни средства или състави от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, които се използват за превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача в хода на неговата работа или за доставка на стоки, които са произведени при занаятчийско производство, когато превозът не се извършва под наем или срещу възнаграждение и които се доставят само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозното средство не представлява основната дейност на водача;“.

(-1aa) В член 3 се вмъква следната буква:

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

(1) В член 4 се добавя следната буква:

„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;“.

(2) 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 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), точка iii) от Регламент (ЕС) № 165/2014. Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатка 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. На всеки две последователни седмици водачът ползва поне:

две нормални седмични почивки, или

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 стоки, може, извън държавата членка на установяване, да ползва две последователни намалени седмични почивки, при условие че в продължение на 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, при условие че започва двете последователни намалени седмични почивки извън държавата членка на установяване на работодателя и държавата на местопребиваването си.“;

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, седмичната почивка след тях се предшества от почивка, ползвана като компенсация за тези две намалени седмични почивки.“;

в) параграф 8 се заменя със следния текст:

„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. Тя се ползва при подходящо и съобразено с особеностите на пола настаняване в подобаващи условия за спане и хигиена.

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

г) вмъква се следният параграф:

„8а. Транспортното предприятие организира работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в оперативната централа 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 член 8, 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, като при поискване я представя на контролните органи.“;

га) добавя се следният параграф:

„9а. Комисията оценява и докладва на Парламента и на Съвета не по-късно от... [две години след влизането в сила на настоящия регламент за изменение] дали могат да бъдат приети по-подходящи правила за водачите, извършващи случаен превоз на пътници, както е определено в член 2, параграф 1, точка 4 от 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.“.

(5) Вмъква се следният член:

„Член 8а
Зони за паркиране

1. Комисията гарантира, че информацията за безопасни и сигурни зони за паркиране е лесно достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници. За тази цел 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 държавите членки насърчават създаването на пространства за паркиране за професионалните ползватели на пътищата.

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. В този доклад могат да се изброяват мерките за увеличаване на броя и качеството на безопасните и сигурни зони за паркиране.“

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

(5а) Въмква 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, като отделя специално внимание на потенциалното им въздействие върху правилата за времето на управление и почивка. Докладът се придружава по целесъобразност от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.“.

(5б) 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 стоки, ако такова възнаграждение е от естество да застраши пътната безопасност и/или насърчава нарушение на настоящия регламент.“.

(6) В член 12 се добавя следният параграф:

„При условие че не се застрашава пътната безопасност, 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 оперативната централа на работодателя или до своето място на пребиваване 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 оперативната централа на работодателя или до своето място на пребиваване за ползване на нормална седмична почивка, при условие че непосредствено преди допълнителното управление е ползвана непрекъсната почивка по време на работа 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.“.

(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, отворен за ползване от моторни превозни средства, и които не граничат с друга държава членка.“;

б) вмъква се следната точка:

„па) 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;“;

в) добавя се следната буква р):

„р) превозни средства, които се използват за доставяне на готова бетонна смес.“.

(8) 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.“.

(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 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 Съвета⁷, 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 на Комисията тези разпоредби и мерки, заедно с метода и критериите, избрани на национално равнище за оценка на тяхната пропорционалност, до датата, посочена в член 29, втора алинея. 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 ЕС, съдържащ подробна информация относно тези санкции, приложими в държавите — членки на ЕС.“.

(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 риск на предприятието, от която може да произтекат последици за спазването на разпоредбите на настоящия регламент.“;

⁷ 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 взаимопомощта се предоставят безплатно.“.

(11а) 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 Междуетноститутуционалното 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.“.

(11б) 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.“.

Член 2

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

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

„1. 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, Регламент (ЕО) № 1071/2009, Регламент (ЕО) № 1072/2009, Регламент (ЕО) № 1073/2009, Директива 96/71 и Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁸, Директива 2014/67/ЕС, що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, Директивата 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, Директива 92/6/ЕИО на Съвета⁹ и Директива 92/106/ЕИО на Съвета¹⁰“.

(-1a) 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 във второто изречение на първа алинея от член 11, които определят спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, следните превозни средства, извършващи дейност в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, се оборудват с интелигентен тахограф съгласно членове 8, 9 и 10 от настоящия регламент:

а) превозни средства, оборудвани с аналогов тахограф;

⁸ 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)

⁹ 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, стр. 27)

¹⁰ 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)

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

4а. Не по-късно от четири години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които определят спецификации за вписването на преминаването на границите и допълнителните дейности, превозните средства, които са оборудвани с интелигентен тахограф, отговарящ на изискванията на приложение IB 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.“.

(-1б) В член 4, параграф 2 се вмъква следното тире:

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

(-1в) 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, Регламент (ЕО) № 1071/2009, Регламент (ЕО) № 1072/2009, Регламент (ЕО) № 1073/2009, Директива 96/71 и Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Директива 2014/67/ЕС, що се отнася до командироването на работници в автомобилния транспорт, Директивата 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, Директива 92/6/ЕИО на Съвета и Директива 92/106/ЕИО на Съвета.“
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:
 - 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, 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, се отнася за превозните средства, регистрирани в дадена държава членка 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.“.

(-1a) Въмква се следният параграф:

„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 стоки или пътници съгласно изискването по Регламент (ЕО) № 561/2006.“.

(1a) Член 9 се изменя, както следва:

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

„Три години след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени във второто изречение на първа алинея от член 11, които определят 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.“;

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.“.

(1aa) 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 определят 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.“.

(1аb) В член 11 след първото изречение в първа алинея се вмъкват следните изречения:

„До ... [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение]

Комисията приема актове за изпълнение, с които определя подробни правила 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, трета алинея.

До... [18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент за изменение]

Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни правила, необходими за еднаквото прилагане на правилата относно изискванията за данните и функционирането, включително членове 8—10, както и за монтирането на тахографи за превозните средства, посочени в член 2, параграф 1, втора алинея от Регламент (ЕО) № 561/2006.“.

(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 сваля 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 символа 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 дневното работно време. 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.”.

(1е) В член 34 параграф 5, буква б) подточка iv) се заменя със следния текст:

„iv) обозначен със символа  : почивки по време на работа, почивка, годишен отпуск или отпуск по болест,

обозначен със символа „ферибот/влак“: В допълнение към символа  : периода на почивка, прекаран на ферибот или влак, както се изисква съгласно член 9 от Регламент (ЕО) № 561/2006.“.

(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 дневното работно време.

До [18 месеца след влизането в сила на Директивата 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] 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.“.

(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*.

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.

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

Съставено в [...] на ... година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател