



Брюксел, 23 януари 2020 г.
(OR. en)

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

5424/20
ADD 3

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 Директива 2006/22/ЕО и за установяване на *lex specialis* относно командироването на работници.

Предложение за
директива на Европейския парламент и на Съвета
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 относно административно сътрудничество посредством
Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“)

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) За създаването на безопасен, ефикасен и социално отговорен сектор на автомобилния транспорт е необходимо да се гарантират, от една страна, адекватни условия на труд и социална закрила за водачите, а от друга страна — подходящи условия за стопанска дейност на превозвачите и за лоялна конкуренция между тях.

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

Предвид високата степен на мобилност на работната сила в сектора на автомобилния транспорт са необходими специфични за сектора правила, за да се осигури баланс между свободното предоставяне на трансгранични услуги за превозвачите, свободното движение на стоки, адекватните условия на труд и социалната закрила на водачите.

- (2) Присъщата на услугите за автомобилен превоз висока степен на мобилност изисква особено внимание, за да се гарантира, че водачите се ползват от полагащите им се права и че превозвачите, повечето от които са малки МСП, не се сблъскват с непропорционални административни пречки или дискриминационни проверки, които неоправдано ограничават тяхната свобода да предоставят трансгранични услуги.
- (3) Поради същата причина всички национални правила, прилагани за автомобилния превоз, трябва да бъдат пропорционални и обосновани, като се отчита, че е необходимо да се гарантират адекватни социални условия и условия на труд за водачите и да се улесни упражняването на правото на предоставяне на услуги за автомобилен превоз, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи.
- (4) Балансът между подобряването на социалните условия и условията на труд за водачите и улесненото упражняване на правото на предоставяне на услуги за автомобилен превоз, основани на лоялна конкуренция между националните и чуждестранните превозвачи, е от решаващо значение за гладкото функциониране на вътрешния пазар.
- (5) В резултат на оценка на ефективността и ефикасността на действащото социално законодателство на Съюза в областта на автомобилния транспорт бяха установени някои „вратички“ в съществуващите разпоредби и недостатъци в тяхното изпълнение, например по отношение на използването на дружества от типа „пощенска кутия“. Освен това съществуват редица несъответствия между държавите членки в тълкуването, прилагането и изпълнението на правилата, което създава голяма административна тежест за водачите и превозвачите. Това поражда правна несигурност, което оказва неблагоприятно въздействие върху условията на труд, социалните условия и условията на конкуренция в сектора.

- (6) За да се гарантира правилното прилагане на Директива 96/71/ЕО³ и Директива 2014/67/ЕС⁴ на Европейския парламент и на Съвета, следва да се засилят проверките и да се укрепи сътрудничеството на равнището на Съюза за борба с измамите, свързани с командироването на водачи.
- (7) Адекватното, ефективно и последователно изпълнение на разпоредбите относно работното време и почивките е от решаващо значение за подобряването на пътната безопасност, за защитата на условията на труд на водачите и за предотвратяването на нарушения на конкуренцията вследствие на неспазването. Поради това е желателно съществуващите уеднаквени изисквания за изпълнение, посочени в Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵, да се разширят, така че да включат и контрола за спазването на разпоредбите за работното време, посочени в Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁶.
- (8) С оглед на поредицата от данни, необходими за извършването на контрол за спазването на правилата за работното време, определени в Директива 2002/15/ЕО, обхватът на пътните проверки зависи от разработването и въвеждането на базови технологии, обхващащи достатъчен период от време. Пътните проверки следва да бъдат ограничени до аспектите, които вече могат да бъдат проверявани с помощта на тахограф и свързаното с него оборудване на борда, докато цялостните проверки се ограничават до помещенията.

3 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).

4 Директива 2014/67/ЕС на Европейският 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).

5 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).

6 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) Пътните проверки следва да се извършват ефикасно и бързо с цел да бъдат приключени във възможно най-кратък срок и с възможно най-малко забавяне за водача, като следва да се прави ясно разграничение между задълженията на автомобилните превозвачи и задълженията на водачите.
- (10) Сътрудничеството между правоприлагащите органи на държавите членки следва да бъде допълнително насърчавано чрез съгласувани проверки, които държавите членки следва да се стремят да разширят, така че да обхващат проверките в помещенията. Европейският орган по труда, чийто обхват на дейностите, както е посочено в член 1, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2019/1149 на Европейския парламент и на Съвета⁷, включва Директива 2006/22/ЕО, може да играе важна роля за подпомагането на държавите членки, извършващи съгласувани проверки. Наред с това Европейският орган по труда би могъл да подкрепя усилията за образование и обучение.
- (11) Административното сътрудничество между държавите членки по отношение на прилагането на социалните правила в автомобилния транспорт се оказва недостатъчно, поради което трансграничното правоприлагане е по-трудно, неефикасно и несъгласувано. Ето защо е необходимо да се установи рамка за ефективна комуникация и взаимно подпомагане, включително обмен на данни относно нарушенията и информация за добрите практики в областта на правоприлагането.
- (12) С оглед на насърчаване на ефективното административно сътрудничество и ефективния обмен на информация, член 16, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета⁸ изисква от държавите членки да свържат националните си електронни регистри чрез системата на Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU). В рамките на тази система обхватът на информацията от пътните проверки следва да бъде разширен.

7 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).

8 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).

- (13) С цел да се улесни и подобри комуникацията между държавите членки, да се осигури по-единно прилагане на социалните правила в транспортния сектор и да се улесни спазването от страна на автомобилните превозвачи на административните изисквания при командироването на водачи, Комисията следва да разработи един или повече нови модули за Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета⁹. Важно е ИСВП да предоставя възможност за проверка на валидността на декларациите за командироване по време на пътните проверки.
- (14) Обменът на информация в условията на ефективно административно сътрудничество и взаимопомощ между държавите членки следва да е в съответствие с правилата относно защитата на личните данни, установени в Регламент (ЕС) 2016/679¹⁰ и Регламент (ЕС) 2018/1725¹¹ на Европейския парламент и на Съвета. Обменът на информация посредством Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП) следва да е в съответствие и на Регламент (ЕС) № 1024/2012.
- (15) За да се улесни контролът на спазването на правилата за командироване, предвидени в настоящата директива, автомобилните превозвачи следва да представят декларация за командироване на компетентните органи на държавите членки, в които командирова водачи.
- (16) С цел намаляване на административната тежест върху автомобилните превозвачи е необходимо да се опрости процесът на изпращане и актуализиране на декларациите за командироване. Поради това Комисията следва да разработи многоезичен публичен интерфейс, до който автомобилните превозвачи да имат достъп и чрез който да подават и актуализират информация относно командироването и при необходимост да предоставят на ИСВП съответните документи.

⁹ Регламент (ЕС) № 1024/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар и за отмяна на Решение 2008/49/ЕО на Комисията („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 1).

¹⁰ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

¹¹ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

- (17) За по-нататъшно подобряване на ефективността, ефикасността и съгласуваността на изпълнението е желателно да се развиват характеристиките и използването на съществуващите национални системи за класифициране на риска. Достъпът до данните, съдържащи се в системите за класифициране на риска, би дал възможност за целенасочени проверки на превозвачи, които не спазват правилата, а единната формула за оценка на степента на риска за дадено транспортното предприятие следва да допринесе за по-справедливо третиране на превозвачите при проверките.
- (18) С цел да се гарантират справедливи и равнопоставени условия на конкуренция за работниците и бизнеса, е необходимо да се постигне напредък по отношение на интелигентното прилагане и да се осигури цялата възможна подкрепа за пълното въвеждане и използване на системите за класифициране на риска.
- (19) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на Директива 2006/22/ЕО, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Комисията следва да гарантира еднаквото третиране на предприятията, когато взема предвид посочените в настоящата директива критерии за разработването на обща формула за изчисляване на класификацията на риска на предприятията. Тези изпълнителни правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹².
- (20) Затруднения възникнаха и при прилагането на правилата за командироване на работници, определени в Директива 96/71/ЕО, както и на правилата относно административните изисквания, предвидени в Директива 2014/67/ЕС, в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт. Некоординираните национални мерки за прилагането и изпълнението на разпоредбите относно командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт породиха правна несигурност и голяма административна тежест за чуждестранните превозвачи от Съюза. Това създаде неоправдани ограничения на свободата за предоставяне на трансгранични услуги за автомобилен превоз, което има отрицателни странични ефекти за заетостта и за конкурентоспособността на транспортните дружества. Необходима е хармонизация на административните изисквания и на мерките за контрол, за да се избегнат ненужни забавяния на превозвачите по време на път.

¹² 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).

- (21) Предприятията за превози са адресатите на определени специални правила за командироването и съответно подлежат на последствията от извършените от тях нарушения. Същевременно, за да се избегнат злоупотреби от страна на предприятията, които договарят услуги за автомобилен превоз от автомобилни превозвачи на товари, държавите членки следва също така да установят ясни и предвидими правила относно санкциите за изпращачите, товародателите, спедиторите, изпълнителите и подизпълнителите в случаите, когато им е известно или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях услуги за автомобилен превоз се нарушават специалните правила за командироването.
- (22) В предложението на Комисията от 8 март 2016 г.¹³ за преразглеждане на Директива 96/71/ЕО се отчита, че изпълнението на посочената директива поражда специфични правни въпроси и трудности в силно мобилния сектор на автомобилния транспорт, и се посочва, че тези проблеми следва да се разрешат най-добре чрез специално законодателство за сектора на автомобилния транспорт.
- (23) С оглед да се гарантира ефективното и пропорционално изпълнение на Директива 96/71/ЕО в сектора на автомобилния транспорт, е необходимо да се установят специфични за сектора правила, отразяващи особеностите на силно мобилната работна сила в този сектор и осигуряващи баланс между социалната закрила на водачите и свободата на превозвачите да предоставят трансгранични услуги. Разпоредбите относно командироването на работници в Директива 96/71/ЕО и относно прилагането на тези разпоредби в Директива 2014/67/ЕС се прилагат за сектора на автомобилния транспорт и следва да бъдат предмет на специфичните правила, предвидени в настоящата директива.
- (24) Като се има предвид мобилният характер на транспортния сектор, водачите по принцип не се командирова в друга държава членка по договори за услуги за дълъг период от време, какъвто понякога е случаят в други сектори. Поради това следва изрично да се изясни при какви обстоятелства правилата относно дългосрочното командироване в Директива 96/71/ЕО не се прилагат за такива водачи.
- (25) Такива балансирани критерии следва да се основават на концепция за достатъчна връзка на предоставяната услуга и на водача с територията на приемащата държава членка. За да се улесни прилагането на правилата, следва да се прави разграничение между различните видове превози в зависимост от степента на връзката с територията на приемащата държава членка.

¹³ COM(2016)128.

- (26) Следва да се поясни, че международният превоз, преминаващ транзитно през територията на държава членка, не представлява ситуация на командироване. Подобни превози се характеризират с това, че водачът преминава през държавата членка без товарене или разтоварване на товари и без вземане или оставяне на пътници, и поради тези причини не е налице съществена връзка между дейностите на водача и държавата членка на транзитно преминаване. Поради това квалифицирането на присъствието на водача в държава членка на транзитно преминаване не се влияе от спирания, свързани например с хигиенни причини.
- (27) Когато водачът участва в двустранни транспортни операции от държавата членка, в която е установено предприятието, до територията на друга държава членка или трета държава или до държавата членка на установяване, естеството на услугата е тясно свързано с държавата членка на установяване. Даден водач може да предприеме няколко двустранни транспортни операции по време на едно пътуване. Би представлявало непропорционално ограничение на свободата за предоставяне на трансгранични услуги за автомобилен превоз, ако правилата за командироване, а оттам и редът и условията на трудова заетост, гарантирани в приемащата държава членка, се отнасяха до такива двустранни операции.
- (28) От друга страна е налице достатъчна връзка с територията на приемаща държава членка, когато водачът изпълнява други видове операции, по-специално каботажни превози или международни транспортни операции, различни от двустранните, в тази държава членка. Тази достатъчна връзка съществува в случая на каботажни превози съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1072/2009¹⁴ и Регламент (ЕО) № 1073/2009¹⁵ на Европейския парламент и на Съвета, тъй като превозът се извършва изцяло в една приемаща държава членка, а услугата е тясно свързана с територията на тази приемаща държава членка. Международните транспортни операции, различни от двустранните, се характеризират с това, че водачът извършва международни превози извън държавата членка, в която е установено командировашото предприятие. Следователно извършваните услуги са свързани със съответната приемаща държава членка, а не с държавата членка на установяване. В тези случаи специфични за сектора правила са необходими само по отношение на административните изисквания и мерките за контрол.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (29) В случай че водачът извършва операция по комбиниран транспорт, естеството на предоставяната услуга по време на началната или крайната отсечка с автомобилен превоз е тясно свързано с държавата членка на установяване, ако отсечката с автомобилен превоз е сама по себе си двустранна транспортна операция. От друга страна е налице достатъчна връзка с територията на приемаща държава членка, когато транспортната операция по време на отсечката с автомобилен превоз се изпълнява в рамките на приемащата държава членка или като международна транспортна операция, различна от двустранните транспортни операции, поради което в такъв случай следва да се прилагат правилата относно командироването.
- (30) Транспортните предприятия се нуждаят от правна сигурност относно правилата и изискванията, които трябва да спазват. Тези правила и изисквания следва да бъдат ясни, разбираеми и лесно достъпни за транспортните предприятия и следва да дават възможност за извършването на ефективни проверки. Важно е новите правила да не създават ненужна административна тежест и да вземат надлежно предвид интересите на МСП.
- (31) Държавите членки следва да гарантират, че в съответствие с Директива 2014/67/ЕС редът и условията за наемане на работа, посочени в член 3 от Директива 96/71/ЕО, които са установени в национални закони, подзаконови или административни разпоредби или чрез колективни трудови договори или арбитражни решения, които в тази държава членка са били обявени за общоприложими или приложими в съответствие с член 3, параграфи 1 и 8 от посочената директива, включително, когато е приложимо, чрез колективни трудови договори, които са общоприложими за всички подобни предприятия в съответния географски район, се предоставят по достъпен и прозрачен начин на транспортните предприятия от други държави членки и на командированите водачи. Съответната информация следва по-специално да обхваща съставните елементи на възнаграждението, определени за задължителни по силата на такива инструменти. В съответствие с посочената директива трябва да се търси участието на социалните партньори.
- (32) Автомобилните превозвачи от ЕС са изправени пред нарастваща конкуренция от страна на превозвачи, установени в държави извън ЕС. Поради това е изключително важно да се гарантира, че предприятията от Съюза не са обект на дискриминация. В съответствие с член 1, параграф 4 от Директива 96/71/ЕО предприятията, установени в трета държава, не трябва да бъдат третирани по-благоприятно, отколкото предприятията, установени в държава членка. Този принцип следва да се прилага и по отношение на специфичните правила за командироването, предвидени в настоящата директива. По-специално, той следва да се прилага, когато предприятия от трети държави извършват превози съгласно двустранни или многостранни споразумения за предоставяне на достъп до пазара на Съюза.

- (33) Многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕСМТ) е един от основните инструменти за регулиране на достъпа на превозвачи извън ЕС до пазара на ЕС и достъпа на превозвачи от ЕС до пазари извън ЕС. Броят на разрешителните, дадени на всяка държава — членка на ЕСМТ, се определя на годишна основа. За да се гарантира, че предприятията от Съюза не са подложени на дискриминация, задължението на държавите членки в това отношение трябва да бъде спазвано и при договарянето на условията за достъп до пазара на ЕС в рамките на ЕСМТ.
- (34) Освен това Съюзът разполага с правомощието за договаряне и сключване на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР), като част от неговата изключителна външна компетентност. Съгласно член 2, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ Съюзът следва да приведе в съответствие механизмите за контрол, които могат да бъдат използвани за контрол на спазването на социалните правила на държавите членки и на Съюза от страна на превозвачи от трети държави, с тези, които се прилагат за превозвачите от Съюза.
- (35) С оглед да се осигури ефективното и ефикасно изпълнение на специфичните за сектора правила относно командироването на работници и да се избегнат непропорционални административни тежести за чуждестранните превозвачи, в сектора на автомобилния транспорт следва да бъдат установени специфични административни изисквания и изисквания за контрол, като се използват пълноценно инструменти за контрол, като например цифровият тахограф. С цел да се следи спазването на задълженията, предвидени в настоящата директива и Директива 96/71/ЕО, и същевременно да се намали сложността на тази задача, на държавите членки следва да се разреши да налагат на пътните оператори само административните изисквания, посочени в настоящата директива, които са адаптирани към сектора на автомобилния транспорт.
- (36) Административната тежест и задачите по управление на документите за водачите следва да бъдат разумни. Поради това, докато някои документи следва да са на разположение в превозното средство за пътни проверки, други документи следва да се предоставят чрез публичния интерфейс на ИСВП от пътните оператори и, когато е необходимо, от компетентните органи на държавата членка, в която е установен операторът. Компетентните органи следва да използват рамката за взаимопомощ между държавите членки, посочена в Директива 2014/67/ЕС.

¹⁶ 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).

- (37) Като се има предвид, че в някои държави членки социалните партньори играят ключова роля в прилагането на социалното законодателство в сектора на автомобилния транспорт, държавите членки следва да имат право да предоставят на националните социални партньори съответната информация, която се обменя чрез ИСВП, единствено с цел проверка на съответствието с правилата за командироване, при спазване на Регламент (ЕС) 2016/679. Съответната информация следва да се предоставя на социалните партньори извън ИСВП.
- (38) С цел да се адаптират приложенията към настоящата директива спрямо развитието на най-добрите практики, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с измененията на тези приложения. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹⁷. 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.
- (39) Комисията следва да направи оценка на въздействието на прилагането и изпълнението на правилата за командироването на работници в сектора на автомобилния транспорт и да представи на Парламента и Съвета доклад относно резултатите от тази оценка, придружен по целесъобразност от законодателно предложение.
- (40) Настоящата директива следва да се прилага от ... [18 месеца след датата на влизането ѝ в сила]. Това ще бъде датата, от която Директива 2018/957 следва да се прилага за сектора на автомобилния транспорт, в съответствие с член 3, параграф 3 от нея.
- (41) Поради това Директива 2006/22/ЕО следва да бъде съответно изменена,

¹⁷ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Специфични правила за командироването на водачи

1. С настоящия член се установяват специфични правила по отношение на някои аспекти от Директива 96/71/ЕО във връзка с командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и от Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета във връзка с административните изисквания и мерките за контрол относно командироването на тези водачи.
2. Тези специфични правила се прилагат спрямо водачи, чиито работодатели са предприятия, установени в държава членка, която предприема една от транснационалните мерки, посочени в член 1, параграф 3, буква а) от Директива 96/71/ЕО.
3. За целите на член 3, параграф 1, буква а) от Директива 96/71/ЕО се счита, че командироването приключва, когато водачът напусне приемащата държава членка при извършването на международен превоз на стоки или пътници, и че срокът на командироването не се кумулира с предходни периоди на командироване в контекста на подобни международни операции на същия водач или на друг водач, когото той замества.
4. Даден водач не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, когато извършва двустранни транспортни операции.

За целите на настоящата директива двустранна транспортна операция на стоки е движението на стоки въз основа на договор за превоз от държавата членка на установяване, съгласно определението в член 2, точка 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, до друга държава членка или трета държава или от друга държава членка или трета държава до държавата членка на установяване.

5. От датата, на която водачите записват ръчно данните за преминаване на граници, както се изисква в член 34, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸, държавите членки прилагат и освобождаването, посочено в параграф 4, по отношение на превоза на стоки, когато водачът, извършващ двустранна транспортна операция, в допълнение към нея осъществява една дейност по товарене и/или разтоварване в държавите членки или третите държави, които пресича, при условие че водачът не товари и разтоварва стоки в една и съща държава членка.

Ако двустранна транспортна операция, която започва от държавата членка на установяване и по време на която не е извършена допълнителна дейност, е последвана от двустранна транспортна операция до държавата членка на установяване, изключението се прилага за най-много две допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване, при посочените по-горе условия.

Освобождаването се прилага само до датата, на която интелигентният тахограф, способен да регистрира преминаването на граници и допълнителните дейности, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014, се монтира в превозните средства, регистрирани за първи път в държава членка, както е посочено в член 8, параграф 1, втора алинея от посочения регламент. От тази дата освобождаването, посочено в настоящата алинея, се прилага единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в членове 8, 9 и 10 от посочения регламент.

6. За целите на настоящата директива двустранна транспортна операция в рамките на международен случаен или редовен превоз на пътници, съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1073/2009, се извършва, когато водачът:
- взема пътници в държавата членка на установяване и ги оставя в друга държава членка или трета държава; или
 - взема пътници в държава членка или трета държава и ги оставя в държавата членка на установяване; или

18 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).

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

7. От датата, на която водачите записват ръчно данните за преминаване на граници, както се изисква в член 34, параграф 7 от Регламент (ЕС) № 165/2014, държавите членки прилагат и освобождаването, посочено в параграф 6, по отношение на превоза на пътници, когато водачът извършва двустранна транспортна операция в допълнение на него:

- взема пътници веднъж; и/или
- оставя пътници веднъж в държавите членки или третите държави, които пресича, при условие че водачът не предлага услуги за превоз на пътници между две точки в рамките на пресичаната държава членка. Същото се отнася за пътуването на връщане.

Освобождаването се прилага само до датата, на която интелигентният тахограф, способен да регистрира преминаването на граници и допълнителните дейности, посочени в член 8, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 165/2014, се монтира в превозните средства, регистрирани за първи път в държава членка, както е посочено в член 8, параграф 1, втора алинея от посочения регламент. От тази дата освобождаването, посочено в настоящата алинея, се прилага единствено за водачи, които управляват превозни средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е предвидено в членове 8, 9 и 10 от посочения регламент.

8. Водач, който извършва каботажен превоз съгласно определението в Регламент (ЕО) № 1072/2009 и Регламент № 1073/2009, се счита за командирован съгласно Директива 96/71/ЕО.
9. Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 1 от Директива 96/71/ЕО, даден водач не се счита за командирован на територията на държава членка, през която водачът преминава транзитно, без да товари или разтоварва товари и без да взема или оставя пътници.

10. В случай че водачът осъществява началната или крайната отсечка с автомобилен превоз от операция по комбиниран транспорт съгласно определението в Директива 92/106/ЕИО на Съвета¹⁹, той не се счита за командирован за целите на Директива 96/71/ЕО, ако отсечката с автомобилен превоз сама по себе си се състои от двустранни транспортни операции по смисъла на параграф 4.
11. Държавите членки гарантират, че в съответствие с Директива 2014/67/ЕС редът и условията за наемане на работа, посочени в член 3 от Директива 96/71/ЕО, които са установени в национални закони, подзаконови или административни разпоредби или чрез колективни трудови договори или арбитражни решения, които в тази държава членка са били обявени за общоприложими или приложими в съответствие с член 3, параграфи 1 и 8 от посочената директива, се предоставят по достъпен и прозрачен начин на транспортните предприятия от други държави членки и на командированите водачи. Съответната информация по-специално обхваща съставните елементи на възнаграждението, определени за задължителни по силата на такива инструменти, включително, когато е целесъобразно, чрез колективни трудови договори, които са общоприложими за всички подобни предприятия в съответния географски район.
12. Транспортните предприятия, установени в трета държава, не получават по-благоприятно третиране от предприятията, установени в държава членка, включително когато извършват превози съгласно двустранни или многостранни споразумения за предоставяне на достъп до пазара на Съюза или части от него.
13. Чрез дерогация от член 9, параграфи 1 и 2 от Директива 2014/67/ЕС държавите членки могат да налагат единствено следните административни изисквания и мерки за контрол по отношение на командироването на водачи:

19 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).

- а) задължение за автомобилния превозвач, установен в друга държава членка, да представи декларация за командироване на националните компетентни органи на държавата членка, в която е командирован, най-късно до започването на командироването, като използва многоезичен стандартизиран формуляр в рамките на публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП), създадена с Регламент (ЕС) № 1024/2012. Декларацията за командироване съдържа следната информация:
- i) самоличността на автомобилния превозвач, най-малкото под формата на номера на лиценза на Общността, когато имат такъв;
 - ii) координатите за връзка с ръководител на транспортната дейност или с друго(и) лице(а) за контакт в държавата членка на установяване с оглед на осъществяване на връзка с компетентните органи на приемащата държава членка, в която се предоставят услугите, и изпращане и получаване на документи или съобщения;
 - iii) следната информация за командирования водач: самоличност, адрес на местопребиваване и номер на шофьорската книжка на водача;
 - iv) началната дата на трудовия договор на водача и приложимото за него право;
 - v) планираната начална и крайна дата на командироването;
 - vi) регистрационните номера на моторните превозни средства;
 - vii) вида на транспортните услуги, т.е. превоз на товари, превоз на пътници, международен превоз, каботажен превоз;
- б) задължение за автомобилния превозвач да гарантира, че водачът има на разположение, съхранява и предоставя, при поискване по време на пътна проверка, на хартиен носител или в електронна форма:
- i) копие от декларацията за командироване, подадена чрез ИСВП;

- ii) доказателство за превоза(ите), извършван(и) в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR), или доказателство, посочено в член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета;
 - iii) тахографските записи, и по-специално кодовете на държавите членки, посетени от водача при извършването на международен автомобилен превоз или каботажен превоз, в съответствие с изискванията за регистриране и поддържане на регистри съгласно регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014;
- в) задължение за автомобилния превозвач да изпрати чрез публичния интерфейс на ИСВП, след изтичане на срока на командироването, по пряко искане на компетентните органи на държавите членки, в които е извършено командироването, копия от документите, посочени в буква б), подточки ii) и iii), както и документацията за възнаграждението на командирвания водач, отнасяща се за периода на командироването, трудовия договор или равностоен документ по смисъла на член 3 от Директива 91/533/ЕИО на Съвета²⁰, отчетите за отработените часове на водача и документите, удостоверяващи плащането.

Превозвачът изпраща документацията чрез публичния интерфейс на ИСВП не по-късно от 8 седмици от датата на искането. Ако превозвачът не представи изискваната документация в определения срок, компетентните органи на държавата членка, в която е извършено командироването, могат да поискат чрез ИСВП съдействието на компетентните органи на държавата членка на установяване в съответствие с членове 6 и 7 от Директива 2014/67/ЕС. Когато бъде отправено подобно искане за взаимопомощ, компетентните органи на държавата членка на установяване на превозвача имат достъп до декларацията за командироване и до други имащи отношение документи, представени от превозвача чрез публичния интерфейс на ИСВП.

²⁰ Директива 91/533/ЕИО на Съвета от 14 октомври 1991 г. относно задължението на работодателя да информира работниците или служителите за условията на трудовия договор или на трудовото правоотношение (ОВ L 288, 18.10.1991 г., стр. 32).

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

С цел да се установи, че в съответствие с параграфи 4—7 водачите не могат да се смятат за командировани, държавите членки могат да наложат като мярка за контрол единствено задължение за водача да съхранява върху хартиен или електронен носител и да предоставя при поискване по време на пътна проверка доказателства за съответния международен превоз, като например електронна товарителница (e-CMR) или доказателство, посочено в член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, както и тахографските записи, посочени в буква б, подточка iii).

14. За целите на контрола автомобилният превозвач актуализира в публичния интерфейс на ИСВП декларациите за командироване, посочени в параграф 13, буква а).
15. Информацията от декларациите се съхранява в архива на ИСВП за целите на проверките за срок от 24 месеца.

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

- е свързана с командироване на територията на съответната държава членка;
 - се използва изключително за целите на прилагането на правилата относно командироването; и
 - обработването на данни се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679.
16. До ... [ОВ: 6 месеца след влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията определя чрез акт за изпълнение функционалните характеристики на публичния интерфейс на ИСВП. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 4, параграф 2.

17. Държавите членки избягват ненужни забавяния при осъществяването на мерките за контрол, които може да засегнат продължителността и планираните дати на командироването.
18. Компетентните органи в държавите членки си сътрудничат тясно и си предоставят взаимна помощ и всякаква имаща отношение информация при спазване на условията, предвидени в Директива 2014/67/ЕС и в Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Член 2

Изменение на Директива 2006/22/ЕО

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

1. Заглавието се заменя със следното:

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

2. Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

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

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

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

3. Член 2 се изменя, както следва:

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

„Тези проверки включват ежегодно голяма и представителна извадка от мобилни работници, водачи на превозни средства, предприятия и превозни средства, попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕС) № 165/2014, както и мобилни работници и водачи на превозни средства, попадащи в обхвата на Директива 2002/15/ЕО. Пътните проверки за изпълнението на Директива 2002/15/ЕО се ограничават до правила, чието прилагане може да бъде ефективно контролирано чрез използване на тахограф и свързано записващо оборудване. Цялостна проверка на изпълнението на Директива 2002/15/ЕО може да бъде направена единствено в помещенията.“;

б) в параграф 3 първата алинея се заменя със следното:

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

в) вмъква се следният параграф:

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

г) параграф 4 се заменя със следното:

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

4. Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

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

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

5. В член 6 параграф 1 се заменя със следното:

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

6. В член 7, параграф 1 буква б) се заменя със следното:

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

7. В член 7, параграф 1 се добавя следната буква:

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

8. Член 8 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) най-малко веднъж на всеки шест месеца след влизането в сила на настоящата директива;

б) при мотивирано искане от държава членка в индивидуални случаи.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. Държавите членки предоставят информацията, поискана от други държави членки съгласно параграф 1, буква б) от настоящия член, в срок от 25 работни дни от получаването на искането. Държавите членки могат да договорят взаимно помежду си по-кратък срок. В спешни случаи или в случаи, в които е необходима само справка от регистри — например от система за класифициране на риска, исканата информация се представя в срок от три работни дни.

Когато запитаната държава членка счита, че искането не е достатъчно обосновано, тя информира за това запитващата държава членка в срок от 10 работни дни. Запитващата държава членка допълнително обосновава искането. Ако това не е възможно, искането може да бъде отхвърлено от държавата членка.

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

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

в) параграф 2 се заменя със следното:

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

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

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

9. Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

До ... [ОВ: да се въведе дата 10 месеца след влизането в сила на настоящата директива за изменение] Комисията установява чрез актове за изпълнение обща формула за изчисляване на степента на риска за предприятията, в която се отчитат броят, степента на сериозност и честотата на възникване на нарушения, както и резултатите от проверки, при които не е установено нарушение, и дали дадено предприятие за автомобилни превози използва интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014 на всички свои превозни средства. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2 от настоящата директива.“;

б) в параграф 2 се заличава второто изречение;

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

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

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

г) добавят се следните параграфи:

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

5. Държавите членки предоставят пряк достъп до информацията, съдържаща се в националната система за класифициране на риска, чрез оперативно съвместимите национални електронни регистри, посочени в член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, на компетентните органи на други държави членки в съответствие с член 16, параграф 2 от посочения регламент.“.
10. В член 11 параграф 3 се заменя със следното:
- „3. Посредством актове за изпълнение Комисията установява общ подход за регистрирането и контрола на периодите на друга работа, както е определено в член 4, буква д) от Регламент (ЕО) № 561/2006, включително формата на регистриране и конкретните случаи, в които то се извършва, и за регистрирането и контрола на периоди от поне една седмица, през които водачът отсъства от превозното средство и не е в състояние да извършва каквито и да било дейности с посоченото превозно средство. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 12, параграф 2.“.
11. Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Процедура на комитет

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

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

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

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

12. В член 13 буква б) се заменя със следното:

„б) да насърчи съгласуван подход между правоприлагащите органи и хармонизирано тълкуване на Регламент (ЕО) № 561/2006 между правоприлагащите органи;“.

13. Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Преговори с трети държави

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

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

14. Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Актуализиране на приложенията

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

15. Вмъква се следният член:

„Член 15а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 3 и в член 15, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на настоящата директива]. 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 9, параграф 3 и в член 15, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. 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 Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество*.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 9, параграф 3 и член 15, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и 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.“.

16. Приложение I се изменя, както следва:

а) в част А точка 1 се заменя със следното:

„1. дневни и седмични часове на шофиране, почивки и дневни и седмични периоди на почивка; също така тахографски листове за предишните дни, които трябва да са налични в превозното средство в съответствие с член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, и/или данните за същия период, съхранени върху картата на водача и/или в паметта на записващото оборудване в съответствие с приложение II към настоящата директива и/или на разпечатки;“;

б) в част А точка 2 се заменя със следното:

„2. за периода, посочен в член 36, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕС) № 165/2014, всички случаи на превишаване на разрешената за превозното средство скорост, за каквито се определят периодите, надвишаващи една минута, през които скоростта на превозното средство е по-висока от 90 км/ч за превозните средства от категория N3 или 105 км/ч за превозните средства от категория M3 (категории N3 и M3 са определени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета*);

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

в) в част А точка 4 се заменя със следното:

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

г) в част А се добавя следната точка б:

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

д) в част Б втората алинея се заменя със следното:

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

е) в част Б се добавят следните точки:

„4. максималното средно седмично работно време, изискванията за почивките по време на работа и нощния труд, посочени в членове 4, 5 и 7 от Директива 2002/15/ЕО.

5. спазването на задълженията на предприятията по отношение на плащането за настаняване на водачите и организацията на тяхната работа, в съответствие с член 8, параграфи 8 и 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006.“.

Член 3

Изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012

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

- „13. Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006, Регламент (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета: член [8].
14. Директива (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета 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 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“): член [1, параграф 14].“.

Член 4

Процедура на комитет

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

Член 5

Правила и санкции

1. Държавите членки установяват правила относно санкции срещу изпращачи, спедитори, изпълнители и подизпълнители за неспазване на член 1 от настоящата директива, когато им е било известно или в контекста на всички имащи отношение обстоятелства е трябвало да им бъде известно, че при предоставянето на възложените от тях транспортни услуги се извършват нарушения на посочения член.

2. Държавите членки установяват правила относно санкции за нарушенията на разпоредбите на член 1 от настоящата директива и предприемат всички необходими мерки, за да осигурят тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

Член 6

Интелигентно осигуряване на изпълнението

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

Член 7

Оценка

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

Член 8
Обучение

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

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

Член 9

1. Държавите членки приемат и публикуват до ... [ОВ: да се въведе дата 18 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези мерки от ... [ОВ: да се въведе същата дата като посочената в предходната алинея].

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

Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

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

Член 10

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

Член 11

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в [...] на ... година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
