



Брюксел, 18.2.2019 г.
COM(2019) 84 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно прилагането през периода 1 януари 2015 г. — 31 декември 2016 г. на
определени разпоредби на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за установяване на общи
правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на
професията автомобилен превозвач**

I. Въведение

Настоящият доклад се отнася до упражняването на дейността („професията“) автомобилен превозвач в държавите членки и има за цел осигуряване на по-строг мониторинг на прилагането на 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 Съвета¹ (наричан по-долу „Регламент (ЕО) № 1071/2009“). Този регламент се прилага за всички предприятия, установени в ЕС, които упражняват дейността автомобилен превозвач, както и за тези, които имат намерение да упражняват тази дейност. Дейността на автомобилните превозвачи обхваща превозите както на товари², така и на пътници³. Някои категории предприятия — например използващите моторни превозни средства с маса в натоварено състояние под 3,5 тона — са извън обхвата на регламента⁴. В Регламент (ЕО) № 1071/2009 също така се определят общите правила за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач на товари и на пътници.

В съответствие с член 3 от регламента предприятията, извършващи автомобилни превози, трябва да са действително и трайно установени в една от държавите членки, да се ползват с добра репутация, както и да имат необходимата финансова стабилност и професионална компетентност. Освен това, съгласно член 4 от регламента, всяко от тях е длъжно да определи ръководител на транспортната дейност, който притежава удостоверение за професионална компетентност, потвърждаващо неговите умения и знания за ефективно и непрекъснато управление на превозите в съответствие с всички юридически и отраслови изисквания. Спазването на предвидените в Регламент (ЕО) № 1071/2009 изисквания от страна на транспортните предприятия се удостоверява чрез проверки, за чието извършване отговарят държавите членки. Освен това, добрата организация на административното сътрудничество между тях има ключова роля за по-ефективния мониторинг върху предприятията, осъществяващи дейност в Европейския съюз.

В член 26, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 се определят крайни срокове за задълженията за докладване от страна на държавите членки и на Комисията:

¹ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51

² Съгласно определението в член 2, параграф 1 от регламента „професия автомобилен превозвач на товари“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие, превозващо товари за чужда сметка или срещу възнаграждение с моторни превозни средства или състав от превозни средства“.

³ Съгласно определението в член 2, параграф 2 от регламента „професия автомобилен превозвач на пътници“ означава дейността, осъществявана от всяко предприятие посредством моторни превозни средства, конструирани и оборудвани по такъв начин, че да са подходящи за превозване на повече от девет лица, включително водача, и предназначени за тази цел, услуги по пътнически превози за всички или за определени категории пътници срещу заплащане от страна на превозваното лице или от организатора на превоза“.

⁴ Съгласно член 1, параграф 4 от регламента „държавите членки могат да снижат този праг за всички или за някои категории автомобилни превози“.

- на всеки две години, считано от датата на прилагане на регламента, държавите членки следва да изготвят доклад за дейността на компетентните органи и да го изпратят на Комисията, както се изисква в член 26 от регламента;
- на всеки две години Комисията изготвя доклад, основаващ се на представените от държавите членки данни, който се изпраща на Европейския парламент и на Съвета.

Националните доклади на държавите членки имат ключово значение за доклада на Комисията. Съгласно член 26 от регламента те трябва да съдържат следните данни:

„а) преглед на сектора по отношение на изискванията за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност;

б) брой на дадените разрешения по вид и по година, на разрешенията със спряно действие и на отнетите разрешения, брой на обявяванията в неспособност, както и мотивите за тези решения;

в) брой на издадените всяка година удостоверения за професионална компетентност;

г) основни статистически данни относно националните електронни регистри и използването им от компетентните органи; и

д) преглед на обмена на информация с останалите държави членки съгласно член 18, параграф 2, в който се включват по-специално годишният брой на установените нарушения, за които са били уведомени други държави членки, получените отговори, както и годишният брой на исканията и получените отговори съгласно член 18, параграф 3.“

Настоящият доклад обхваща качеството и актуалността на предоставените национални данни (раздел II) и анализ на представените от държавите членки доклади (раздел III). Заключениеята от доклада са формулирани в раздел IV.

II. Предаване на данни

Настоящият документ е третият доклад, изготвен в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009, и обхваща периода от 1 януари 2015 г. до 31 декември 2016 г. Първият доклад⁵ обхваща периода от 4 декември 2011 г. (датата, от която започва да се прилага регламентът) до 31 декември 2012 г. Вторият доклад⁶ обхваща периода от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2014 г. Настоящият отчетен период е синхронизиран с доклада относно прилагането на социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт⁷, както се изисква в член 26, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014 г.

⁶ COM(2017) 116 final, 7.3.2017 г.

⁷ Посочен в член 17 от 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

Това синхронизиране дава възможност на държавите членки и на заинтересованите страни да придобият цялостна представа за сектора по отношение на вътрешния пазар и социалните разпоредби в рамките на един и същ отчетен период.

В съответствие със задължението за докладване, съдържащо се в член 26 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, всички държави членки представиха своите национални доклади. Това представлява подобрение спрямо последния отчетен период, когато шест държави членки не представиха доклад. Някои държави членки обаче сериозно просрочиха крайния срок за представяне на своите данни (30 септември 2017 г.), поради което настоящият доклад на Комисията беше изготвен със закъснение. Някои от докладите не съдържаха цялата изисквана информация, което не позволи да бъде изготвен цялостен анализ.

С оглед осигуряване на последователност и с цел оказване на подкрепа на националните компетентни органи при изпълнение на задължението им за докладване, през 2015 г. службите на Комисията предложиха на държавите членки стандартен формуляр, който да бъде използван от втория отчетен период нататък. Почти всички държави членки, които представиха своите национални доклади, използваха този стандартен формуляр.

Тъй като държавите членки, които представиха доклади по време на настоящия отчетен период, не са същите като тези, които представиха доклади през предходния отчетен период, и поради пропуските в предоставената информация, сравненията между двата отчетни периода в общия случай не водят до съдържателни заключения.

В контекста на инициативите за автомобилния транспорт, приети от Комисията на 31 май 2017 г.⁸, бе проведено проучване относно последващата оценка на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009⁹. Комисията прие и работен документ на своите служби, съдържащ оценка на въздействието за целите на преразглеждането на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009¹⁰. Настоящият доклад се основава на информация от въпросното проучване и от оценката на въздействието, когато това е уместно.

III. Анализ на данните относно дейността на автомобилните превозвачи

1. Преглед на сектора на автомобилния транспорт във връзка с изискванията за добра репутация, финансова стабилност и професионална компетентност

транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

Въз основа на представената от държавите членки информация, в настоящата част на доклада са представени националните изисквания, организацията на проверките, нивото на съответствие и възникналите трудности. Този преглед обаче не е изчерпателен поради пропуските в докладите на държавите членки. Когато бе необходимо, докладите на държавите членки бяха допълнени с данни от посоченото по-горе проучване за оценка.

Както е предвидено в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, освен четирите изисквания, посочени в регламента (действително и трайно установяване, добра репутация, необходима финансова стабилност и професионална компетентност), при определени условия няколко държави членки налагат допълнителни национални изисквания, които трябва да бъдат спазени с цел допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач. Така например в Словакия е добавено изискване, според което възрастта на ръководителите на транспортната дейност не може да е по-малка от 21 години. В Австрия от автомобилните превозвачи се изисква да разполагат с необходимия брой паркоместа извън платното за движение в съответната или в друга община, разположена в същия или съседен административен окръг. В Испания съществува допълнително изискване кандидатите да имат три превозни средства с полезна товароносимост от поне 60 тона¹¹. Белгия, Гърция, Финландия, Италия, Латвия, Нидерландия, Швеция, Чешката република и Франция решиха да разширят поне частично обхвата на задължението за спазване на изискванията за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач така, че той да включва автомобилните превозвачи на товари, използващи превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона¹².

Съществуват големи различия в начина, по който държавите членки проверяват спазването на четирите изисквания за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач, определени в регламента, както и в броя на извършваните проверки.

Естония докладва, че проверките на съответствието с изискванията на регламента се извършват съгласно основана на оценка на риска система, насочена най-вече към предприятия с повишен риск от допускане на тежки или чести нарушения на правилата за автомобилните превози.

В Ирландия добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност на всеки превозвач се подлагат на проверка най-малко веднъж на всеки пет години в рамките на процедурата за подновяване на неговото разрешение. В допълнение към това, някои превозвачи може да бъдат подлагани на по-чести проверки, ако се прецени, че дейността им е свързана с висок риск, или по преценка на компетентните органи. Добрата репутация се оценява като чрез националната служба за съдимост към ирландската полиция се проверят данните за съдимост на ръководителя

¹¹ Посоченото национално изискване обаче не е в съответствие с определените в регламента условия, което бе причина на 8 февруари 2018 г. Съдът на Европейския съюз да издаде решение, с което задължи Испания да отмени това изискване (Решение на Съда на Европейския съюз по дело C-181/17 – Европейска комисия срещу Испания).

¹² Вж. таблица 4 от доклада с оценката на въздействието, посочен в бележка под линия 10.

на транспортната дейност и на другите компетентни лица. В резултат на тази проверка компетентният орган получава списък на присъдите, чрез който може да се определи добрата репутация. По време на 5-годишния срок на валидност на лиценза на превозвача обикновено не е необходимо той да предостави допълнителна информация на издаващия лиценза орган. Това се случва само в случаите, когато органът е констатирал риск по отношение на конкретния превозвач.

В Латвия спазването на изискването за финансова стабилност се проверява посредством информацията от годишните доклади, представени от търговския регистър. Освен това спазването на четирите изисквания се проверява и преди предоставяне на разрешение за извършване на транспортна дейност. По-голямата част от разрешенията със спряно действие са в резултат на искания от страна на Държавния данъчен инспекторат при взето решение за прекратяване на икономическата дейност на дадено транспортно дружество. Тъй като в Латвия заверени копия на лицензи на Общността и на национални лицензи се издават за всяко конкретно превозно средство и то само за срок от най-много дванадесет месеца, в случай на неспазване на четирите изисквания заверените копия на лицензи на Общността и на национални лицензи не се подновяват. Добрата репутация се проверява за ръководителя на транспортната дейност, за предприятието и членовете на неговия управителен съвет. Когато се сменя ръководителят на транспортната дейност или членове на управителния съвет на предприятието, се проверява добрата репутация на всеки един от новите членове. Латвийските правоприлагащи органи отбелязват някои трудности при определяне на спазването на свързаното със застрахователната полица изискване за финансова стабилност, тъй като в Регламент (ЕО) № 1071/2009 липсва подробно описание на риска за дадено транспортно предприятие, който трябва да се застрахова.

В Белгия първите проверки за действително и трайно установяване се извършват чрез справка в базата данни на предприятията в държавата (Crossroads Database of Undertakings) при издаване на нов лиценз на Общността. След това се организира проверка от контролиращия орган в Белгия. Тази проверка се извършва по конкретно искане или ако е известно, че дадено дружество е нарушило транспортното законодателство. Освен това 2 години след загубата на добра репутация за „свързани с транспорт нарушения“ се извършва процедура за възстановяване на правата.

В Испания се използват два метода за контролиране спазването на критериите за допускане до упражняване на дейността. Първият метод се състои в искане предприятията да представят документи, доказващи, че те отговарят на четирите изисквания. Вторият метод включва проверки на място в помещенията на предприятията от инспектори. В Испания автомобилните превозвачи трябва да подават заявления за подновяване на разрешението си на всеки две години и, следователно, те се контролират веднъж на всеки две години дали отговарят на четирите изисквания. Освен това всяка година се провежда серия от инспекции, за да се провери дали предприятията, чието разрешение не е било подновено, не извършват никаква транспортна дейност.

В Полша има 400 инспектори, които отговарят за проверките, извършени на пътя и в помещенията на автомобилните превозвачи на товари. Събраната от инспекторите информация се предава на Международната служба по транспорта и на местните

органи, които издават лицензи на Общността и проверяват спазването на четирите изисквания, определени в Регламент (ЕО) № 1071/2009. В Полша под действително и трайно установено предприятие се разбира предприятие, разполагащо с място с техническо оборудване и съоръжения, подходящи за извършване на структурирани и постоянни транспортни дейности, което включва поне един от следните елементи: място за паркиране; зона за разтоварване; оборудване за техническо обслужване на превозните средства.

Германия разполагаше със система за оценка на риска само на регионално равнище, но от юли 2014 г. е налице национална система за оценка на риска. Нарушенията се оценяват с 5 точки (най-тежки нарушения), 3 точки (тежки нарушения) или 1 точка (други нарушения). Предприятието получава оценка за наличие на повишен риск, ако е събрало 5 точки (за предприятия с не повече от 10 превозни средства), 8 точки (до 50 превозни средства) или 11 точки (над 50 превозни средства).

От 2006 г. насам Агенцията за стандарти за водачите и превозните средства в Обединеното кралство използва система, позната като „определяне степента на риска от неспазване на изискванията от страна на оператора“ (OCSRS). Тази система беше преработена през 2012 г. с оглед подобряване на нейната прогностична способност. OCSRS включва информация относно нарушения, свързани с техническата изправност, които имат отношение към други нарушения.

В Дания всички нови кандидати за национален лиценз или лиценз на Общността се проверяват за необходимата финансова стабилност, професионална компетентност, дългове и трайно установяване. Проверка на добрата репутация се извършва само ако полицията докладва за наличие на проблем или ако има други индикации, че е възможно да има проблем. Нарушенията се регистрират в продължение на 5 години и включват нарушения, установени от полицията по време на проверките, извършени на пътя. Датският компетентен орган обикновено проверява всички нови кандидати, както и около 250 съществуващи превозвачи. Последните се избират въз основа на система за оценка на риска. Превозвачите трябва да отговарят на първоначалното изискване за финансова стабилност — в размер на 150 000 DKK (около 20 000 EUR), за да получат първите два лиценза, докато по силата на Регламент (ЕО) № 1071/2009 се изискват резерви в размер само на 9 000 EUR за първото превозно средство и 5 000 EUR за всяко допълнително превозно средство¹³. В Дания за всяко допълнително превозно средство се изискват 40 000 DKK (около 5 400 EUR). Освен това дружеството не трябва да има просрочени задължения от над 50 000 DKK (около 6 700 EUR) към държавния бюджет. При проверката за необходимата финансова стабилност на предприятието датският компетентен орган по транспорта отправя запитване до датските данъчни органи по този въпрос.

В Румъния се прилага система за оценка на риска с цел насочване на проверките към нарушения, в която са отразени всички закононарушения в автомобилния транспорт за всяко транспортно дружество. Ако дадено дружество открива клон, се извършват проверки дали то е действително и трайно установено.

¹³ Вж. член 7, параграф 1 от него.

В Нидерландия нидерландската автомобилна организация за вътрешен и международен транспорт (Dutch Road Haulage Organisation for National and International Transport — NIWO) е разработила метод за откриване на превозвачи, при които има риск вече да не отговарят на изискването за необходимата финансова стабилност. Изложените на риск превозвачи се подлагат на по-строг мониторинг. В случай че високорисков превозвач не е в състояние да изпълни изискването за необходимата финансова стабилност в рамките на сроковете, определени в член 13 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, лицензът на Общността се отнема. С този метод превозвачите се задължават да изпълняват изискването за необходимата финансова стабилност по време на целия срок на валидност на лиценза на Общността, а не само през периода на подаване на заявления. Оценката на риска се отнася и до необходимата професионална компетентност. Според докладваните данни досега организацията NIWO не е спирала действието на разрешение, нито е отнемала разрешение на основание на изискването за добра репутация.

Във Финландия системата за оценка на риска е свързана с проверките на добрата репутация. Систематичното проверяване на добрата репутация по отношение на всички засегнати лица се счита за трудоемка задача и именно затова е необходима оценка на риска.

В Люксембург Министерството на икономиката извършва проверки преди да бъде издадено разрешение, за да се провери дали са спазени всичките четири изисквания. Проверки на добрата репутация се извършват и когато притежателят на разрешение изпитва финансови затруднения, като например в случай на неплатежоспособност или несъстоятелност, с цел защита на другите договарящи страни. Проверки на добрата репутация, финансовата стабилност, професионалната компетентност и действителното и трайно установяване се извършват също така, когато притежателят на разрешение подаде заявление за ново разрешение, например при разширяване на обхвата на дейностите с включването на друг сектор, за който му е необходимо допълнително разрешение.

Що се отнася до трудностите във връзка с проверките на действителното и трайно установяване, за които се счита, че отнемат повече ресурси, отколкото другите проверки, няколко правоприлагащи органа подчертават тяхното сложно естество и липсата на административен капацитет за контрол на всички автомобилни превозвачи, регистрирани в дадена държава членка.

Само две държави членки представиха данни за броя на извършените проверки по отношение на четирите изисквания за допускане до упражняване на дейността автомобилни превозвач. В Естония през периода 2015 г. — 2016 г. са извършени 80 проверки за добра репутация и 80 — за професионална компетентност. В Швеция са извършени 131 проверки за добра репутация.

2. Разрешения

В член 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 разрешението за упражняване на дейността автомобилни превозвач се определя като „административен акт, с който се разрешава

на предприятие, отговарящо на условията, предвидени в настоящия регламент, да упражнява професията автомобилен превозвач“.

Правното естество на този „административен акт“ е различно в отделните държави членки. Той би могъл да бъде предпоставка за получаване на лиценз за вътрешни превози и/или лиценз на Общността за извършване на международни превози, той би могъл да е равностоен на лиценз само за вътрешни превози или да представлява лиценз за вътрешни и международни превози, предоставен чрез единно разрешение.

Например в България и в Литва има четири вида лицензи (национални — за превоз на пътници, национални — за превоз на товари, лиценз на Общността за превоз на пътници и лиценз на Общността за превоз на товари). В България обаче се предоставя само един документ (т. е. разрешение) за вътрешни и международни превози.

В Белгия се издават само лицензи на Общността като разрешение за превоз на пътници или за превоз на товари.

От 2012 г. установените в Естония предприятия, които възнамеряват да извършват дейност на пазара на автомобилни превози, са задължени да подадат заявление за издаване на лиценз на Общността, който е единственият вид разрешение, съществуващ в тази държава членка.

В Люксембург съществуват само два вида лицензи: единият за вътрешни превози, а другият — за международни превози.

В Румъния се издават само лицензи на Общността като разрешения за превоз на пътници или превоз на товари.

В Обединеното кралство съществуват два основни вида разрешения, които се прилагат за пътнически и товарни транспортни предприятия. Те са стандартни национални и международни лицензи. Международният лиценз е за тези предприятия, които извършват международни превози, и това съответства на притежателите на лицензи на Общността. Освен това в Обединеното кралство има допълнителни категории извън обхвата на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за превозвачите, извършващи дейност за собствена сметка. Съществува допълнителна класификация на организациите, които превозват пътници, но не са предприятия, и за тях се счита, че не извършват дейност за чужда сметка или срещу възнаграждение, като напр. училища, благотворителни организации и общностни групи.

Тъй като има различни видове разрешения за предприятията да упражняват дейността автомобилен превозвач, по отношение на представените от държавите членки данни могат да се правят само общи сравнения. Повечето държави членки посочват общия брой на превозвачите, разполагащи с разрешения към 31 декември 2016 г., което позволява да се сравнят данните относно издадените и отнетите разрешения, както и разрешенията със спряно действие. В Австрия има 11 499 превозвача с издадено разрешение (за товари и пътници), в Белгия — 9 007, в България — 13 354, в Кипър — 2 945, в Чешката република — 24 482, в Германия — 51 127, в Дания — 5 618, в Естония — 3 330, в Гърция — 12 187¹⁴, в Испания — 96 237, във Финландия — 15 941,

¹⁴ Гърция и Нидерландия докладват само броя на превозвачите на товари.

във Франция — 128 319, в Унгария — 13 267, в Хърватия — 601, в Ирландия — 5 585, в Италия — 105 560, в Литва — 866, в Люксембург — 497, в Латвия — 4 313, в Малта — 684, в Нидерландия — 13 172¹⁵, в Полша — 84 304, в Португалия — 8 674, в Швеция — 17 608, в Словения — 5 811, в Словакия — 8 564 и в Обединеното кралство — 42 573 превозвача с издадено разрешение. Общо за ЕС е имало 608 212 превозвача на товари и 77 913 превозвача на пътници¹⁶.

Повечето предприятия, разполагащи с разрешения, са автомобилни превозвачи на товари. Делът на автомобилните превозвачи на товари, разполагащи с разрешения, спрямо общия брой на превозвачите, разполагащи с разрешения в държавите членки, представили докладите си, е 89 % към 31 декември 2016 г. (88 % към 31 декември 2014 г.), докато делът на превозвачите на пътници е само 11 %. Единственото изключение е Малта, където броят на превозвачите на пътници (596), надвишава многократно броя на превозвачите на товари (88), докато във Франция процентът на превозвачите на пътници е значително над средното равнище за ЕС (24 %).

2.1 Издадени разрешения

Въз основа на данните, предоставени от двадесет и четири държави членки¹⁷, през отчетния период са издадени 278 092 разрешения за извършване на превози на пътници (25 788) и на товари (252 304).

Броят на издадените разрешения варира от 27 в Малта до 122 790 в Испания. Подробна таблица с получената информация се съдържа в приложение I към настоящия доклад.

По-голямата част от разрешенията, издадени през 2015 г. и 2016 г., се отнася за превозвачи на товари (общо 91 %) и само малка част от разрешенията се отнася за превозвачи на пътници (9 %).

2.2 Отнети разрешения и разрешения със спряно действие

Въз основа на данните, докладвани от двадесет и пет държави членки¹⁸, общият брой на разрешенията, които са отнети или са със спряно действие през периода 2015 г. — 2016 г., е 130 998. Става ясно, че най-голям брой разрешения са били отнети или тяхното действие е било спряно в Испания — 76 534 броя, като те обхващат превозите както на пътници, така и на товари. В другия край на скалата е отчетен много малък брой

¹⁵ Гърция и Нидерландия докладват само броя на превозвачите на товари.

¹⁶ Три държави членки не докладваха броя на превозвачите на пътници, а една държава членка не докладва броя на превозвачите на товари.

¹⁷ Австрия, Португалия, Белгия, България, Чешката република, Германия, Дания, Естония, Гърция, Испания, Финландия, Франция, Хърватия, Ирландия, Италия, Люксембург, Латвия, Малта, Нидерландия, Полша, Швеция, Словения, Словакия и Обединеното кралство.

¹⁸ Малта, Унгария и Кипър не докладваха данни по този въпрос.

разрешения, които са били отнети или чието действие е било спряно — в Португалия (1), Ирландия (7), Люксембург (13) и Румъния (15). Подробна информация за отнетите разрешения и разрешенията със спряно действие е включена в приложение II към настоящия доклад.

В по-голямата част от държавите членки, които докладваха относно причините за отнемането или спирането на действието на разрешения, това отнемане или спиране се дължи в голяма степен на изтичане на срока на действие на разрешението/лиценза на Общността или ликвидация на дружеството или е станало по искане на превозвача.

Испания обаче посочва, че основната причина за отнемането или спирането на действието на разрешения е неспазване на четирите изисквания за допускане до упражняване на дейността (47 719 отнети разрешения на това основание). В Швеция основната причина за отнемане на разрешения е неспазване на изискването за действително и трайно установяване (1 514 отнети разрешения на това основание), както е случаят и в Естония (167) и Словения (55). В Обединеното кралство основната причина за отнемане на разрешения е липсата на добра репутация (466 отнети разрешения и разрешения със спряно действие на това основание).

3. Удостоверения за професионална компетентност

Компетентните органи издават удостоверения за професионална компетентност, удостоверяващи успешното преминаване на писмените и устните изпити от кандидат-водачите; тези удостоверения представляват доказателство за професионална компетентност, както е предвидено в член 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Въз основа на информацията, предоставена от двадесет и пет държави членки¹⁹, по време на отчетния период са били издадени 477 761 удостоверения за професионална компетентност. Този брой обхваща както удостоверенията, за които се полага изпит съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, така и тези съгласно член 9 от същия регламент, които се основават на опита и за чието издаване не се изисква полагане на изпит.

Най-голям брой удостоверения, издадени в ЕС през отчетния период, има в Испания (388 218), следвана от Нидерландия (25 597), Румъния (20 960), Полша (7 100) и Франция (6 616). Подробна информация е представена в приложение III към настоящия доклад.

4. Обявяване в неспособност на ръководители на транспортната дейност

В съответствие с член 14 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, когато ръководител на транспортната дейност изгуби своята добра репутация, компетентният орган го обявява за неспособен да ръководи транспортната дейност на предприятието.

¹⁹ Австрия, Белгия, България, Чешката република, Германия, Дания, Естония, Гърция, Испания, Финландия, Франция, Хърватия, Унгария, Ирландия, Италия, Литва, Латвия, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Швеция, Словения и Словакия.

За обявяване в неспособност съобщават десет от държавите членки, представили доклади: Австрия (3), Белгия (5), Дания (82), Германия (5), Испания (17), Естония (11), Финландия (15), Италия (72), Швеция (49) и Обединеното кралство (253). Данните, предоставени от държавите членки, са включени в приложение II към настоящия доклад.

5. Обмен на информация

Съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 всяка държава членка трябва да поддържа национален регистър на предприятията, притежаващи разрешение за извършване на автомобилни превози. Минималните изисквания по отношение на данните, които трябва да бъдат вписани в тези регистри, както и общите правила за свързването им чрез Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ЕРПАП) са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/480 на Комисията²⁰. По-специално тези данни обхващат добрата репутация на транспортните предприятия, извършените тежки нарушения и данни относно лицензите на Общността.

Като следваща стъпка в тази насока бе предвидено създаването на ЕРПАП с оглед улесняване на сътрудничеството между националните органи, така че да се постигне по-стриктно трансгранично прилагане на европейското законодателство в областта на автомобилните превози в съответствие с член 16, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. ЕРПАП би трябвало да опрости трансграничното правоприлагане и да повиши неговата разходна ефективност, при условие че всички държави членки са свързани помежду си и че ефективно използват системата за обмен на качествени данни от своите бази данни. Свързването на националните регистри трябваше да бъде завършено до 31 декември 2012 г.

Въпреки значителните забавяния от страна на някои държави членки вече всички държави членки са свързали своите национални електронни регистри на предприятията за автомобилни превози.

Няколко държави членки отбелязаха, че участието в ЕРПАП е довело до подобряване на сътрудничеството и обмена на информация между държавите членки и до увеличаване на ефективността на техните национални електронни регистри. Значителен обмен на информация относно тежки нарушения и добра репутация е регистриран по-специално в Белгия, Чешката република, Германия, Естония, Хърватия, Италия, Латвия, Словения и Швеция. До голяма степен това се отнася до искания за проверка на добрата репутация, изпратени и получени от други държави членки. Следва да се отбележи, че обемът на обменената информация се е увеличил в много голяма степен спрямо предходния отчетен период²¹. От това може да се заключи, че завършването на взаимното свързване на националните електронни регистри стимулира използването на ЕРПАП и че като цяло държавите членки използват платформата все повече. Данните,

²⁰ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/480 на Комисията от 1 април 2016 г. за установяване на общи правила относно взаимното свързване на националните електронни регистри на пътнотранспортни предприятия и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1213/2010 (ОВ L 87, 2.4.2016 г., стр. 4).

²¹ Въпреки факта, че няколко държави членки не докладваха за обменената през предходния отчетен период информация, увеличението спрямо този период е значително.

предоставени от държавите членки, са включени в приложение IV към настоящия доклад.

IV. Заклучения

В настоящия доклад се съдържа преглед на информацията, предоставена от държавите членки съгласно член 26 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач. Тази информация обхваща аспектите на прилагането от страна на държавите членки на Регламент (ЕО) № 1071/2009 (както е посочено в член 26, параграф 1 от него) в периода 1 януари 2015 г. — 31 декември 2016 г.

Качеството и своевременността на подаваната от държавите членки информация варират в голяма степен, което оказва влияние върху цялостното качество на настоящия доклад. Поради липсата на някои данни относно определени аспекти от регламента настоящият доклад не съдържа пълен анализ на изпълнението на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1071/2009. Спрямо предходния отчетен период обаче е отбелязано значително подобрене както по отношение на броя на държавите членки, които представиха доклади, така и по отношение на пълнотата на докладваните данни.

Необходимо е да се изтъкне, че в периода след изготвянето на настоящия доклад е отбелязан значителен напредък по отношение на системата за административно сътрудничество между държавите членки. Комисията обаче подкрепя и по-нататъшните усилия в тази насока с цел да се засили последователното и ефективно прилагане на Регламент (ЕО) № 1071/2009 във всички държави — членки на ЕС.

Комисията припомня задължението на държавите членки да представят навременни и пълни доклади, които обхващат всички елементи, посочени в член 26, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, за да се даде възможност за изготвяне на цялостен доклад и да се избегнат процедурите за нарушение съгласно член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. С оглед осигуряване на последователност Комисията също така настойчиво приканва държавите членки да използват стандартния формуляр за докладване при предоставяне на националните данни.