

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 23.5.2007
COM(2007) 265 окончателен

2007/0099 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на
Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през
територията на една или повече държави-членки**

(преработена версия)

**[SEC(2007)635]
[SEC(2007)636]**

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Основания и цели на предложението

Директива 96/26/ЕО относно допускане до професията на автомобилен превозвач, Регламент (ЕИО) № 881/92, Регламент (ЕИО) № 3118/93, Регламент (ЕИО) № 684/92 и Регламент (ЕО) № 12/98 относно достъпа до пазара на автомобилни превози представляват основата на вътрешния пазар на автомобилни превози.

Тази правна рамка позволи балансирано развитие на вътрешния пазар. С директивата бяха въведени минимални стандарти за качество, които трябва да бъдат изпълнени за допускане до професията, а четирите регламента либерализираха международните автомобилни превози на товари и случайни превози на пътници и установиха регулирана конкуренция за редовните пътнически превози и каботажните превози на товари, извършвани от превозвачи, установени извън съответната държава-членка. Превозвачите развиха и диверсифицираха своите услуги, за да отговорят по-добре на потребностите на потребителите от навременни или специализирани услуги. Като цяло секторът започна да се развива в посока на консолидиране в условията на непрекъснато разширяващ се пазар.

Опитът показва, че някои мерки от тази законодателна рамка не се прилагат по еднакъв начин и че контролът на прилагането им също се различава поради неточността или непълнотата на правните разпоредби. По отношение на автомобилните превози на товари това е валидно за Регламент (ЕИО) № 881/92, Регламент (ЕИО) № 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО (която е кодифицирана версия на Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г.). В някои отношения автомобилните превозвачи на товари трябва да се съобразяват с различни национални правила и се сблъскват с определена степен на правна несигурност, което може да доведе до допълнителни разходи за тях в случаите, когато извършват дейност в няколко държави-членки.

Следователно преработването на посочените регламенти цели повишаване на яснотата, четивността и приложимостта на съществуващите правила.

1.2. Общ контекст

С Регламент (ЕИО) № 881/92 се либерализират международните автомобилни превози на товари за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение за предприятията, притежаващи лиценз на Общността, а с Първата директива на Съвета се определят някои превози, които са освободени от всякакви видове разрешителни. С Регламент (ЕИО) № 3118/93 се разрешава на предприятията, притежаващи издаден от държава-членка лиценз на Общността, да извършват автомобилни превози на товари в други държави-членки, при условие че тези превози се извършват временно. Лицензи на Общността могат да бъдат издавани единствено на предприятия, установени в държава-членка, които изпълняват минимални изисквания по отношение на добрата репутация, финансовото състояние и професионалната компетентност съгласно Директива 96/26/ЕО.

В своята законодателна програма за 2006 г. Комисията обяви намерението си да проучи по-подробно тези правила и при необходимост да ги опрости и да ги направи по-ясни и по-приложими. Направените проучвания, обществена консултация и оценка на въздействието сочат, че липсата на яснота или непълнотата на съществуващите разпоредби водят до несъответствия, трудности при прилагането им и излишна административна тежест в следните области:

- приложно поле на регламента относно превозите, извършвани от превозвачи от Общността до и от трети държави;
- затруднения при прилагането на концепцията за временен каботаж; въпреки тълкувателното съобщение, публикувано през 2005 г. и основаващо се на определението от Съда на ЕО на понятието „временен“ във връзка със свободното предоставяне на услуги, затрудненията продължават и държавите-членки проявяват тенденция към прилагане на различаващи се правила, контролът върху спазването на които е трудно осъществим и които водят до допълнителна административна тежест;
- неефективен обмен на информация между държавите-членки, въпреки че е предвиден в съществуващите правила; в резултат предприятията, които упражняват дейност на територията на държава-членка, различна от тяхната държава-членка по установяване, практически не рискуват никаква административна санкция, вследствие на което би могло да се стигне до нарушаване на конкуренцията между предприятията, които са по-малко склонни да съблюдават правилата, и останалите предприятия;
- разнородни контролни документи (лиценз на Общността, заверени копия и атестация за водач на моторно превозно средство), което създава проблеми при пътните проверки и често води до значителна загуба на време за превозвачите.

1.3. Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Целта на настоящото предложение е да се преработят и консолидират Регламент (ЕИО) № 881/92, Регламент (ЕИО) № 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО.

1.4. Съгласуваност с други политики и цели на Съюза

Предложението води до подобряване на ефикасността на вътрешния пазар на автомобилни превози на товари чрез увеличаване на правната сигурност, намаляване на административните разходи и създаване на условия за по-лоялна конкуренция. То позволява на потребителите на автомобилни превози, а така и на икономиката като цяло, тъй като автомобилните превози играят ключова роля във веригата за доставки и дистрибуторската верига в европейската индустрия, да извлекат повече ползи от вътрешния пазар. Следователно то допринася за постигане на целите на Лисабонската стратегия посредством увеличаване на конкурентоспособността на Европа.

Новият регламент има непряк принос за подобряване на безопасността по пътищата чрез по-ефективно наблюдение на предприятията, които упражняват дейност в няколко държави-членки.

Предложението попада в обхвата на програмата за по-добра нормативна уредба и е в съответствие с ангажимента на Комисията за опростяване и осъвременяване на достиженията на общностното право. По-особено внимание е отделено на

опростяването и на по-голямата съгласуваност на правните разпоредби на Регламент (ЕИО) № 881/92 и на Регламент (ЕИО) № 3118/93 с тези на предложеното преработване на Директива 96/26/ЕО, с която се установяват основните условия за допускане до професията и тяхното наблюдение.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на участниците в консултацията

Преди изготвяне на настоящото предложение бе проведена обществена консултация, за да се съберат възможно най-много коментари и предложения от засегнатите физически лица и организации. Тя бе организирана заедно с консултацията относно допускане до професията, като за нея бе използван въпросник, публикуван в интернет и изпратен на всички организации, представляващи основните заинтересовани лица на национално и европейско равнище.

Комисията получи 67 отговора от национални органи, международни и национални асоциации на автомобилни превозвачи, потребители, служители и различни групи по интереси и отделни предприятия. Комисията обсъди основните въпроси, засегнати в настоящото преработване, в рамките на социалния диалог със социалните партньори на 5 септември 2006 г. На 7 ноември 2006 г. в Брюксел бе проведена консултативна среща със заинтересованите лица, в която взеха участие делегации от 42 организации, представляващи предприятията в сектора, и 37 наблюдатели от националните администрации.

Обобщение на отговорите и на начина, по който са взети предвид

Участниците в консултацията като цяло споделят виждането, че съществува необходимост от по-нататъшно опростяване и по-голяма яснота на настоящата нормативна рамка за пазара на автомобилни превози. Многократно подчертаван аспект е нуждата настоящите правила да бъдат по-лесно и ефективно приложими, особено що се отнася до правилата за достъп до пазара на автомобилни превози на товари. Консултацията води до следните други заключения:

- Автомобилният превоз на товари и автомобилният превоз на пътници следва да продължат да бъдат регулирани от два отделни набора от правила. Те представляват два различни вида превоз и според заинтересованите лица нямат достатъчно прилики, за да бъдат разглеждани в един правен текст.
- Участниците са почти единодушни, че трябва да се намери просто, ясно и приложимо определение на понятието „каботаж“. Що се отнася до практическото решение, отговорите са доста различни, което не е изненадващо. Въпреки това изглежда, че широка подкрепа получава подходът, който се състои в свързване на каботажа с международно пътуване, за да се избегнат празните курсове.
- В голяма част от отговорите се подчертава необходимостта от правилно прилагане на съществуващите правила и от достатъчен контрол върху спазването им. Би

трябвало да се установи по-добро сътрудничество между националните правоприлагащи органи, за което ще е необходимо на ниво Европейски съюз да се създаде регистър на лицензираните превозвачи или база данни на лицензите на Общността.

- Също така твърдо се подкрепя по-нататъшното стандартизиране на образците на лиценз на Общността, на заверени копия и на атестация за водач на моторно превозно средство.

Обобщението на получените отговори на обществената консултация, пълният текст на отделните отговори и докладът от изслушването на 7 ноември 2006 г. са достъпни на следния интернет адрес:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Събиране и използване на експертни становища

Консултацията със заинтересованите лица бе проведена със съдействието на независим експерт — проф. Brian Bayliss, съпредседател на анкетната комисия за автомобилни превози, която през юли 1994 г. изготви подробен доклад относно степента на реализация на вътрешния пазар на автомобилни превози и на работата, необходима за завършването му.

2.3. Оценка на въздействието

Оценката на въздействието, направена за изготвяне на настоящото предложение, обхваща преработването както на правилата за допускане до професията, така и на тези за достъп до пазара с оглед на тесните връзки между тях и припокриването им.

Оценката на въздействието се основава на различни проучвания, направени през 2004, 2005 и 2006 г.¹ Извършването ѝ бе възложено на външен консултант. По време на работата беше осигурена постоянна обратна връзка от оценката на въздействието, за да се гарантира вземането ѝ предвид в предложеното преработване. Бе приложен принципът на пропорционален анализ, като оценката се съсредоточи върху най-важните форми на въздействие и разпределителни ефекти.

Бяха оценени общо пет варианта на политиката:

1. При варианта „без промяна“ настоящото законодателство в областта на автомобилните превози ще остане непроменено и проблемите, описани в началото на документа, ще продължат да съществуват и в крайна сметка ще се влошат.
2. Вариантът „техническо, а не регулаторно опростяване“ ще доведе единствено до обединяване на двата съществуващи регламента и на директивата. Това ще се осъществи много лесно, но няма да разреши проблема с неясното определение на понятието „каботаж“ и различните национални правила.

¹ Бяха направени проучвания върху атестациите за водач на моторно превозно средство (ECORYS), каботажа (COWI), допускането до професията и директивата относно работното време (TNO).

Единствените съществени изменения ще се състоят в стандартизиране на определени контролни документи. При този вариант административните разходи ще намалее леко, но основните проблеми, определени в началото на документа, ще се запазят.

3. Вариантът „хармонизиране“ ще допринесе за по-лоялна конкуренция, ще подобри спазването на правилата за автомобилни превози и ще повиши средното ниво на професионална квалификация в сектора. При него ще бъде установено ясно и приложимо определение на „каботаж“ и ще бъдат подобрени значително правилата за спазване и контрол на прилагането. Административните разходи в голяма степен ще останат същите, но разходите по прилагането може да намалее в дългосрочен план. Този вариант на политиката е вероятно да получи широка подкрепа.
4. Вариантът „по-високи стандарти за качество“ ще повиши още повече средното ниво на професионална квалификация в сектора и ще подобри финансовия му капацитет. В дългосрочен план той ще насърчи по-ефективните превозвачи, като принесе ползи за цялата икономика. В краткосрочен план ще доведе до допълнителни административни разходи, които ще се отразят негативно на много малките предприятия и независимите превозвачи. Този вариант на политиката е по-спорен.
5. При варианта „либерализиране“ каботажът ще бъде почти напълно либерализиран. Това може да намали транспортните разходи в краткосрочен план, но не е задължително да подобри ефективността на транспортния сектор, ако предварително не се извърши допълнително хармонизиране, особено в социалната и данъчната сфера. А ако първо не се хармонизират стандартите за качество на по-горното ниво (т.е. прилагане на вариант 4), вариантът може да доведе до отпадане от пазара на по-ефективните превозвачи. В дългосрочен план общият ефект върху ефективността на пазара ще бъде неутрален, ако не и отрицателен. Този вариант на политиката ще предизвика съкращения на работни места в някои страни. Като се има предвид неговото широко въздействие, ще бъде необходим един много по-задълбочен анализ, който излиза извън настоящите рамки на опростяване.

С оглед на тези резултати настоящото предложение отразява вариант 3 — „хармонизиране“. То се придружава от обобщение на оценката на въздействието и пълен доклад за нея. Оценката на въздействието сочи, че настоящият регламент заедно с другите два регламента, предложени по същото време (относно превозите на пътници и допускането до професията), ще намалят нарушенията на конкуренцията, ще подобрят спазването на правилата за социална защита и за безопасност по пътищата и ще позволят на държавите-членки да намалят административните разходи с около 190 милиона евро годишно.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Обобщение на предлаганите мерки

С настоящото предложение се консолидират и обединяват двата регламента относно достъпа до пазара на автомобилни превози и Първата директива на Съвета, с която се

освобождават от разрешителни някои видове превози. То пояснява съществуващите правни разпоредби и ги допълва по отношение на някои аспекти, за да се подобри общата съгласуваност и да се осигури ефективно прилагане. С него се въвеждат следните съществени изменения:

- просто, ясно и приложимо определение на понятието „каботаж“, като се разрешава извършването до три превода непосредствено след международно пътуване в рамките на седем дни и със задължението за превозвача да съхранява в превозните средства документи като товарителниците, в които са посочени датата и мястото на пристигане и тръгване;
- опростен и стандартизиран формат на лиценза на Общността, заверените копия и атестацията за водач на моторно превозно средство, за да се намалят административната тежест и забавянията, особено при пътни проверки;
- засилване на настоящите правни разпоредби чрез задължението за държава-членка да предприеме действие, ако друга държава-членка иска това от нея, когато превозвач, на когото тя е издала лиценз на Общността, извърши нарушение в държавата-членка по установяване или в друга държава-членка. Такова действие следва да бъде най-малкото под формата на предупреждение. Предвидени са подобрени процедури за комуникация между държавите-членки посредством служби за връзка, създадени съгласно новия регламент относно допускане до професията на автомобилен превозвач.

3.2. Правно основание

Проектът на регламент, отменящ Регламент (ЕИО) № 881/92, Регламент (ЕИО) № 3118/93 и Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г., се основава на член 71 от Договора за създаване на Европейската общност.

3.3. Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада под изключителната компетенция на Общността.

Основната цел на предложението е да се внесе по-голяма яснота в съществуващите общностни правила и следователно тя не може да бъде постигната самостоятелно от държавите-членки. Освен това предложението има за цел да се подобри съществуващият обмен на информация между държавите-членки, което не може да бъде извършено самостоятелно от държава-членка и може да бъде осъществено единствено поотделно на двустранна основа от държавите-членки.

Следователно, като се има предвид невъзможността държава-членка или група от държави-членки да разрешат установените проблеми по задоволителен начин, е необходимо действие от страна на Общността. Настоящото предложение следователно е в съответствие с принципа на субсидиарност.

3.4. Принцип на пропорционалност

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на своята цел и е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини:

- то засяга международните превози, за които е необходим подход, основан на предписания, който позволява еднакво прилагане и гарантира лоялна конкуренция;
- в случай на тежки или повторни леки нарушения предложението задължава държавите-членки да издават предупреждение, но оставя на държавите-членки свободата да решат кога следва да бъдат отнети лицензите на Общността, заверените копия или атестациите за водач на моторно превозно средство.

3.5. Избор на инструменти

Предложеният инструмент е регламент, тъй като

- (1) преработването засяга области, които вече са обхванат от регламенти, и тъй като
- (2) опитът на Комисията през 2005 г. да внесе по-голяма яснота в съществуващите правила за автомобилни каботажни превози чрез съобщение, т.е. чрез ненормативен акт, се оказа недостатъчен за подпомагане на изясняването на временния характер на каботаж.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

5.1. Опростяване

Предложението допринася за опростяване на достиженията на общностното право. То фигурира в периодично адаптираната програма на Комисията за осъвременяване и опростяване на достиженията на общностното право и нейната законодателна и работна програма под референтен номер 2006/TREN/42.

В настоящото предложение са премахнати остарелите мерки и доколкото е възможно са преразгледани съдържанието, представянето и формулировката на регламентите, за да се улесни тяхното разбиране и да се избегне нееднозначното тълкуване.

Настоящото предложение е в съответствие с междуинституционалното споразумение от 28 ноември 2001 г. за по-структурирано използване на преработването на законодателни актове. То бе изготвено въз основа на предварително консолидиране на текста, извършено посредством компютърна система от Службата за официални публикации на Европейските общности. Когато са преномерирани членове, съответствието между старото и новото номериране е дадено в таблицата на съответствието в приложение III към преработения регламент.

5.2. Отмяна на съществуващо законодателство

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на Регламент (ЕИО) № 881/92, Регламент (ЕИО) № 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО, с която неотдавна бе кодифицирана Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г.

5.3. Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това следва да обхване ЕИП.

5.4. Подробно обяснение на предложението

В настоящото предложение са консолидирани и обединени Регламенти (ЕИО) № 881/92 и № 3118/93 относно достъпа до пазара на автомобилни превози и Директива 2006/94/ЕО, с която се освобождават от разрешителни някои видове превози. То пояснява съществуващите правни разпоредби и ги допълва по отношение на някои аспекти, за да се подобри общата съгласуваност и да се осигури ефективно прилагане.

С него се въвеждат следните съществени изменения:

Поясняване на приложното поле, определенията и принципите

Член 1 пояснява приложното поле. Регламентът се прилага за всички международни превози на територията на Общността, включително превозите от и до трети държави, и за вътрешните автомобилни превози, извършвани временно от превозвач, установен извън съответната държава-членка („каботаж“). По отношение на международните превози до или от трета държава в член 1 се посочва, че докато няма споразумение между Общността и съответната трета държава, регламентът не се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, в която се извършва товаренето или разтоварването. Въпреки това регламентът се прилага за територията на държава-членка, през която се преминава транзит.

Само някои ясно определени и без значение за търговията превози са изключени от приложното поле на регламента.

С *членове 2 и 3* се въвеждат новите определения на „превозвач, установен извън държавата-членка“ и на „тежко нарушение или повторни леки нарушения“.

Лиценз на Общността и атестация за водач на моторно превозно средство

С *член 4* се въвеждат нови разпоредби, с които се определя по-ясно форматът на лиценза на Общността. С *член 5* същото се прави по отношение на атестацията за водач на моторно превозно средство. Образците на тези документи са дадени в приложения I и II. И в двата члена е предвидена възможността Комисията да адаптира образците на документите към техническия прогрес посредством процедурата по регулиране с контрол, предвидена в Решение 1999/468/ЕО.

Определение и контрол на каботаж

С *член 8* се въвежда ново определение на понятието „каботаж“, като по-подробно се определя условието, че каботажът трябва да бъде извършван „временно“. Временният характер се уточнява чрез ограничаване както на броя на каботажните превози, така и на срока, в който те трябва да бъдат извършени. На превозвачите се разрешава да извършват до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз, след като бъдат доставени товарите, превозвани по време на входящия международен превоз. Последният каботажен превоз трябва да бъде извършен в срок от седем дни.

Правоприлагащите органи ще могат да установяват по-лесно дали даден каботаж е законен, като проверят товарителниците съгласно Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR), в които са посочени датите на товарене и разтоварване за международния превоз. В съответствие с това от съображения за пълнота в член 8 се посочва информацията, която следва да бъде документирана и налична в превозното средство, като се има предвид, че тези данни се съдържат в товарителниците съгласно CMR, използвани при всички международни превози. Това определение ще позволи например ефикасен превозвач, извършващ редовни международни превози, да оптимизира товаренето на превозното си средство и да намали празните курсове на връщане.

Член 8 не забранява на държавите-членки да дават на установени в друга държава-членка превозвачи допълнителен достъп до своите вътрешни пазари на автомобилни превози в съответствие с националното законодателство.

Разпоредбата на член 8 от Регламент 3118/93 относно предпазните мерки при сериозни сътресения на националния транспортен пазар не е включена в новия преработен регламент. След отварянето на националните пазари за каботаж на 1 януари 1994 г. тази разпоредба никога не е била използвана и следователно може да се смята за излишна.

Сътрудничество между държавите-членки

Въпреки че в съществуващите регламенти е предвидена взаимопомощ между държавите-членки, практиката показва, че това сътрудничество не е развито напълно. Само в отделни случаи нарушенията, извършени от превозвачите извън тяхната държава-членка по установяване, са били докладвани от държавата-членка, в която е извършено нарушението, и почти никога не са довели до налагане на санкция от държавата-членка по установяване на превозвача.

За да се засили и улесни обменът на информация между националните органи, в член 10 е предвидено задължение за държавите-членки да обменят информация посредством националните служби за връзка, които трябва да бъдат създадени съгласно регламента относно допускане до професията на автомобилен превозвач. Тези служби са определени административни органи, които отговарят за обмена на информация с другите такива служби в останалите държави-членки. Освен това член 13 постановява, че държавите-членки вписват в своя национален регистър на предприятията за автомобилни превози всички тежки нарушения и повторни леки нарушения, извършени от техни превозвачи и довели до налагане на санкция.

Отнемане на лиценза на Общността и обмен на информация

Съществуват два възможни подхода за съгласуване на настоящите системи за наблюдение и контрол, използвани от държавите-членки. Първият се състои в предоставяне на правомощия на държавите-членки да налагат възпиращи санкции на превозвачи, които не са установени в тях и преминават през тяхната територия, например чрез премахване на взаимното признаване на лиценза на Общността. Този вариант може да доведе до дискриминационно поведение от контролните органи и може да не е съвместим със свободното движение. Вторият подход се състои в засилване на правомощията и средствата на националните органи, упълномощени да издават и отнемат лиценза на Общността. Настоящото предложение, заедно с преработването на Директива 96/26/ЕО, следва втория подход.

Съответно с член 11 се въвежда задължение, когато превозвач извърши тежко нарушение или повторни леки нарушения на общностното законодателство в областта на автомобилните превози, компетентният орган на държавата-членка по установяване на превозвача да издава предупреждение. Това задължение се прилага и за случаите, в които превозвачът е извършил такова нарушение в друга държава-членка. Освен това в член 11, параграф 1 се уточняват санкциите, които държавата-членка може да налага на установените на нейна територия превозвачи, а именно (временно или частично) отнемане на заверени копия от лиценз на Общността или на самия лиценз на Общността, или на атестациите за водач на моторно превозно средство. Пояснява се, че дадена държава-членка може също да налага като санкция временното или постоянното отстраняване на ръководителя на транспортната дейност на превозвача.

С член 12 се въвежда нова процедура, която трябва да бъде следвана от държавата-членка, установяваща нарушение, извършено от превозвач, който не е установен в нея. Тази държава-членка разполага с един месец, за да изпрати информацията в съответствие с минимален стандартен формат. Тя може да поиска от държавата-членка по установяване да наложи административни санкции. Държавата-членка, в която е установен съответният превозвач, разполага с три месеца, за да информира другата държава-членка за последващите действия.

Приложения

Предложени са няколко изменения по отношение на формата на образците на лиценз на Общността и на атестация за водач на моторно превозно средство в приложения I и II към регламента. Промените би трябвало да допринесат за стандартизиране на тези контролни документи и за подобряване на четивността им. Направени са някои адаптации на текста в документите, които отразяват нормативните изменения в новия регламент.

Непроменени разпоредби

Следните разпоредби остават непроменени по същество въпреки някои технически адаптации:

Регламент 881/92 — членове 3 и 7; Регламент 3118/93 — няма.

↓ 881/92

⇒ НОВ

2007/0099 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

~~относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на
Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през
територията на една или повече държави-членки~~

↓ 3118/93

~~относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка,
могат да осъществяват вътрешен автомобилен превоз на товари в тази държава-
членка~~

↓ НОВ

~~относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни
превози на товари~~

↓ 3118/93 (адаптиран)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член ~~75~~  71  от него,

като взеха предвид предложението на Комисията²,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁴,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁵,

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

като имат предвид, че:

↓ НОВ

- (1) Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки⁶, Регламент (ЕИО) № 3118/93 на Съвета от 25 октомври 1993 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да осъществяват вътрешен автомобилен превоз на товари в тази държава-членка⁷ и Директива 2006/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за създаване на общи правила за някои видове превоз на стоки по шосе⁸ трябва да бъдат предмет на няколко съществени изменения. С оглед постигане на яснота, посочените регламенти и директива следва да бъдат преработени.

↓ 881/92 съображение 1
(адаптиран)

- (2) Създаването на обща транспортна политика включва, *inter alia*, разработването на общи правила по отношение на достъпа до пазара на международния автомобилен превоз на товари на територията на Общността ☒, както и установяването на условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава-членка ☒. Тези правила трябва да бъдат разработени по начин, който да допринася за ~~постигането~~ ☒ доброто функциониране ☒ на вътрешния транспортен пазар.

↓ 3118/93 съображение 1
(адаптиран)

~~По смисъла на член 75, параграф 1, буква б) от Договора, създаването на обща транспортна политика, *inter alia*, предполага установяването на условия, при които превозвачи, установени извън държавата-членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава-членка.~~

⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁶ ОВ L 95, 9.4.1992 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 484/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 1 март 2002 г. (ОВ L 76, 19.3.2002 г., стр. 1).

⁷ ОВ L 279, 12.11.1993 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 484/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 1 март 2002 г. (ОВ L 76, 19.3.2002 г., стр. 1).

⁸ Директива 2006/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на общи правила за някои видове превоз на стоки по шосе (ОВ L 374, 27.12.2006 г., стр. 5).

↓ 881/92 съображение 2

- (3) Този общ режим за достъп до пазара включва също предоставяне на свобода за извършване на услуги чрез премахване на всички ограничения, наложени на доставчика на услуги предвид на неговата националност или на факта, че той е установен в друга държава-членка, а не в тази, в която ще бъде предоставена услугата.

↓ НОВ

- (4) Правилата на Общността относно достъпа до пазара на автомобилни превози на товари първоначално бяха установени в Регламенти 881/92 и 3118/93 на Съвета и в Директива 2006/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. С оглед постигане на яснота и опростяване посочените правни актове следва да бъдат преработени и консолидирани в един регламент.

↓ НОВ

- (5) За да се осигури съгласувана рамка за международния автомобилен превоз на товари в цялата Общност, настоящият регламент следва да се прилага за всички международни превози на територията на Общността. Превозът от държави-членки до трети държави все още се покрива в голяма степен от двустранни споразумения между държавите-членки и тези трети държави. Поради това в този случай регламентът не следва да се прилага за частта от пътуването на територията на държавата-членка, където се извършва товаренето или разтоварването, преди сключване на необходимите споразумения между Общността и съответните трети държави. Въпреки това регламентът следва да се прилага за територията на държава-членка, през която се преминава транзит.

↓ 881/92 съображение 3
(адаптиран)

~~По отношение на превоза от една държава-членка в държава, която не е членка, и обратно, прилагането на свободата за извършване на услуги при пътуване на територията на държавата-членка, където се извършва товаренето или разтоварването, се отлага до постигането или изменението на подходящи споразумения със съответните държави, които не са членки, с цел да се гарантира спазването на принципа за недискриминация и равни условия за конкуренция между превозвачите на Общността.~~

↓ 881/92 (адаптиран)	съображение	4
-------------------------	-------------	---

~~като има предвид, че след решението на Съда на Европейските общности от 22 май 1985 г. по дело 13/83 и приетите на 28 и 29 юни 1985 заключения от Европейския съвет по съобщението на Комисията относно завършването на вътрешния пазар, на 21 юни 1988 г. Съветът прие Регламент (ЕИО) № 1841/88 за изменение на Регламент (ЕИО) № 3164/76 за достъп до пазара на международния превоз на товари с автомобилен транспорт⁹;~~

↓ 881/92 (адаптиран)	съображение	5
-------------------------	-------------	---

~~като има предвид, че съгласно включения в Регламент (ЕИО) № 1841/88 от 1 януари 1993 г. член 4а на Регламент (ЕИО) № 3164/76, квотите на Общността, двустранните квоти между държавите-членки и квотите за транзитен превоз до или от държави, които не са членки, ще бъдат премахнати за споменатите в този член видове превоз и ще бъде въведен режим за достъп до пазара без количествени ограничения на базата на количествени критерии, на които трябва да отговарят превозвачите;~~

↓ 881/92 (адаптиран)	съображение	6
-------------------------	-------------	---

~~като се има предвид, че тези количествени критерии са посочени главно в Директива 74/561/ЕИО на Съвета от 12 ноември 1974 г. за достъп до професията на автомобилен превозвач при национални и международни транспортни операции с последните изменения, направени с Директива 89/483/ЕИО на Съвета от 21 юни 1989 г.¹⁰;~~

↓ 881/92 (адаптиран)	съображение	7
-------------------------	-------------	---

~~като има предвид, че в съответствие с включения в Регламент (ЕИО) № 1841/88 член 4б на Регламент (ЕИО) № 3164/76, Съветът трябва да приеме необходимите за прилагане на гореспоменатия член 4а мерки;~~

⁹ ~~ОВ L 357, 29.12.1976 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 3914/90 (ОВ L 375, 31.12.1990 г., стр. 7).~~

¹⁰ ~~ОВ L 308, 19.11.1974 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕИО) № 3572/90 (ОВ L 353, 17.12.1990 г., стр. 12).~~

↓ 3118/93 съображение 2 (адаптиран)

~~като има предвид, че тази разпоредба предполага премахване на всички ограничения
еренцу лицата, които предлагат съответните услуги, на основата на тяхната
националност или установяване в различна държава-членка от тази, в която се
предоставя услугата;~~

↓ 3118/93 съображение 3 (адаптиран)

~~като има предвид, че за гъвкавото и безпренятетвено прилагане на тази разпоредба би
следвало да се предвиди преходна каботажна система преди въвеждането на
окончателната система;~~

↓ 881/92 съображение 9 (адаптиран); 2006/94 съображение 4 (адаптиран)

- (6) Съгласно ~~Първа директива на Съвета от 23 юли 1962 г.~~ ☒ Директива 2006/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. ☒ за създаване на общи правила за ~~определени~~ ☒ някои ☒ видове превоз на ~~товари~~ ~~е автомобилен транспорт~~ ☒ стоки по шосе ☒ ¹¹ между държавите-членки, някои видове превоз са освободени от системата на квоти и разрешителни за превоз; в рамките на ~~въведената е~~ ☒ предвидената в ☒ този регламент ~~нова~~ организация на пазара, по отношение на някои от тези видове транспорт предвид на тяхната специфика, трябва да се поддържа система на освобождаване от ~~разрешителни~~ ☒ лиценза ☒ на Общността или от всеки друг вид разрешителни за превоз.
-

↓ НОВ

- (7) Съгласно Директива 2006/94/ЕО превозът на товари с превозни средства с максимална маса между 3,5 и 6 тона е освободен от изискването за притежаване на лиценз на Общността. Въпреки това правилата на Общността в областта на автомобилните превози на товари и пътници по принцип се прилагат за превозни средства с маса от 3,5 тона или повече. Поради това разпоредбите на настоящия регламент следва да бъдат приведени в съответствие с общото приложно поле на общностните правила за автомобилни превози и да предвиждат единствено изключение за превозните средства с максимална маса под 3,5 тона.

¹¹ ~~ОВ L 70, 6.8.1962, стр. 2005/62, директива, последно изменена е Директива 84/647/ЕИО (ОВ L 325, 22.12.1984 г. стр. 72).~~ ОВ L 374, 27.12.2006 г., стр. 3.

↓ 881/92	съображение	8
(адаптиран)		
⇒ НОВ		

- (8) ~~Във връзка с правилата за прилагане на условията за достъп, м~~Международният превоз на товари трябва да бъде обвързан с притежаването на ☒ лиценз ☒ ~~разрешително~~ на Общността ~~за транспорт~~ без квоти. ⇒ От превозвачите следва да се изисква във всяко тяхно превозно средство да има заверено копие от лиценза на Общността, с цел да се улесни ефективното извършване на проверки от правоприлагащите органи, особено извън територията на държавата-членка, в която е установен превозвачът. За тази цел е необходимо да се установят по-подробни спецификации относно формата и други характеристики на лиценза на Общността и заверените копия. ⇐

↓ 881/92	съображение	10
(адаптиран)		

- (9) ~~Трябва~~ ☒ Следва ☒ да се определят условията за издаване или отнемане на ~~разрешителни~~ ☒ лицензи на Общността ☒ и видовете превоз, за които те се отнасят, сроковете, за които важат, и подробните правила за тяхното използване.

↓ НОВ

- (10) Следва също да се въведе атестация за водач на моторно превозно средство, за да се даде възможност на държавите-членки да проверяват ефективно дали водачите от трети държави са законно наети на работа или са законно на разположение на превозвача, който отговаря за транспортната операция.

↓ 3118/93	съображение	4
(адаптиран)		
⇒ НОВ		

- (11) ~~Само н~~Превозвачите ☒ на товари ☒ , титуляри на ~~разрешително~~ ☒ лиценз ☒ на Общността, предвидене в настоящия Регламент ~~(ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазарите при автомобилен превоз на товари в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или през територията на една или повече държави-членки~~¹², или превозвачите, оправомощени да извършват някои категории международни превозни услуги, ~~могат~~ ⇒ следва ⇐ да бъдат допуснати да извършват ☒ вътрешни транспортни услуги в държава-членка, без да имат седалище или друго установяване в нея ☒ ~~каботажни превози~~.

¹² ОВ L 95, 9.4.1992 г., стр. 1.

↓ 3118/93	съображение	5
(адаптиран)		

~~като има предвид, че тази преходна система би следвало да предвижда въвеждане на постепенна квота на разрешителните за каботаж в Общността;~~

↓ 3118/93	съображение	6
(адаптиран)		

~~като има предвид, че следва да се определят условията за издаването и използването на разрешителните за каботаж;~~

↓ 3118/93	съображение	7
(адаптиран)		

~~като има предвид, че би следвало да се определят разпоредбите на приемащата държава-членка по отношение на каботажните превози;~~

↓ 3118/93	съображение	8
(адаптиран)		

~~като има предвид, че би следвало да се приемат разпоредби, които позволяват намеса в назара на въпросните превози в случай на сериозни смущения; като има предвид, че за целта е необходимо да се въведе подходяща процедура за вземане на решения и за събиране на необходимите статистически данни;~~

↓ НОВ

(12) В миналото е давано временно разрешение за такива вътрешни транспортни услуги. На практика е трудно да се установи кои услуги са разрешени. Следователно са необходими ясни и лесноприложими правила.

↓ НОВ

(13) Разпоредбите на Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги¹³ се прилагат в случаите, когато с оглед на разпоредбата за каботажните превози превозвачите командирова

¹³ ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.

които имат трудови взаимоотношения с въпросните превозвачи, от държавите-членки, където те работят по принцип.

↓ 2006/94	съображение	1
(адаптиран)		

~~Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г. за създаване на някои общи правила за международен транспорт (превоз на стоки по шосе под наем или срещу заплащане) е съществено изменена няколко пъти. С цел яснота и рационалност посочената директива следва да бъде кодифицирана.~~

↓ 2006/94	съображение	2
(адаптиран)		

~~Общата транспортна политика включва, *inter alia*, постановяването на общи правила за международния превоз на стоки по шосе до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки. Тези правила следва да бъдат постановени по такъв начин, че да допринасят за плавното функциониране на вътрешния транспортен пазар.~~

↓ 2006/94	съображение	3
(адаптиран)		

~~Необходимо е да се осигури постепенно разширяване на международния превоз на стоки по шосе, като се имат предвид развитието на търговията и движението на стоки в рамките на Общността.~~

↓ 2006/94	съображение	4
(адаптиран)		

~~Известен брой видове превоз бяха освободени от системата на квоти и разрешително за превоз. В рамките на организацията на пазара, въведена е Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на товари в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки, система за освобождаване от разрешително на Общността и от всякакви други разрешителни за превоз следва да се поддържа за някои от тези видове транспорт поради техния специален характер.~~

↓ 2006/94	съображение	5
(адаптиран)		

~~Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите-членки свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство и прилагане на директивите, определени в приложение II, част Б,~~

↓ 3118/93	съображение	9
(адаптиран)		

- (14) Желателно е държавите-членки да си оказват взаимна помощ с оглед на правилното прилагане на ~~въведената система~~ ☒ настоящия регламент ☒ ~~особено по отношение на санкциите, които се налагат при нарушения. Санкциите трябва да бъдат недискриминационни и пропорционални на сериозността на нарушението. Необходимо е да се предвиди възможността за обжалване.~~
-

↓ НОВ

- (15) Административните формалности следва да бъдат сведени до минимум, без да се премахват контролът и санкциите, които гарантират правилното прилагане и ефективното спазване на настоящия регламент. За тази цел съществуващите правила за отнемане на лиценза на Общността следва да бъдат уточнени и подсилени. Настоящите правила следва да се адаптират, с цел да се позволи също така ефективно санкциониране на тежки или повторни леки нарушения, извършени в държава-членка, различна от държавата-членка по установяване. Санкциите следва да бъдат недискриминационни и пропорционални на тежестта на нарушенията. Необходимо е да се предвиди възможност за обжалване.
- (16) Държавите-членки следва да вписват в своя национален регистър на предприятия за автомобилни превози всички тежки и повторни леки нарушения, извършени от превозвачи и довели до налагане на санкция.
- (17) За да се засили и улесни обменът на информация между националните органи, държавите-членки следва да обменят съответната информация чрез националните служби за връзка, създадени съгласно Регламент (ЕО) № XX на Европейския парламент и на Съвета от [дата] [допускане до професията]¹⁴.
- (18) Мерките, необходими за прилагане на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹⁵.

¹⁴ ОВ

¹⁵ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Директива, последно изменена с Директива 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

- (19) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да установи формата на някои документи, които трябва да бъдат използвани за прилагане на настоящия регламент, и да адаптира приложения I и II към техническия прогрес. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент и да допълнят настоящия регламент чрез добавянето на нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (20) Поради причини за ефективност, сроковете, които обикновено са приложими в рамките на процедурата по регулиране с контрол, трябва да бъдат съкратени за приемането на тези мерки.
- (21) Държавите-членки следва да предприемат необходимите мерки за прилагане на настоящия регламент, по-специално по отношение на налагането на ефективни, пропорционални и възпиращи санкции.
- (22) Тъй като целите на действието, което трябва да се предприеме, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради обхвата и последиците от действието, могат да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (23) Следователно е необходимо да се отменят Регламенти (ЕИО) № 881/92 и № 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

⊗ Глава I: Общи разпоредби ⊗

Член 1

⊗ Приложно поле ⊗

1. Този регламент се отнася за международния превоз на товари с автомобилен транспорт за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение за пътувания в рамките на територията на Общността.

2. В случай на превоз от държава-членка до ⊗ трета ⊗ страна, ~~която не е членка~~, и обратно, този регламент се прилага по отношение на ⇒ частта от пътуването на територията на всяка държава-членка, през която се преминава транзит. ⇐ ⊗ Той не се прилага за ⊗ тази част от пътуването, която се извършва на територията на държавата-членка, където е извършено товаренето или разтоварването, ~~след като бъде експлоатирано~~ ⊗ докато не бъде сключено ⊗ съответното споразумение между Общността и съответната ⊗ трета ⊗ държава, ~~която не е членка~~.

3. До сключването на ⊗ посочените в параграф 2 ⊗ споразумения между Общността и съответните ⊗ трети ⊗ държави, ~~които не са членки~~, този регламент няма да засяга:

- а) разпоредби, свързани с ~~посочения в параграф 2~~ превоз ⊗ от държава-членка до трета държава и обратно ⊗, които са включени в двустранни споразумения между държавите-членки и тези ⊗ трети ⊗ страни, ~~които не са членки. Държавите-членки, обаче, трябва да се стремят да адаптират тези споразумения с цел да гарантират спазването на принципа на недискриминация между превозвачите на Общността,~~
- б) разпоредби, свързани с ~~посочения в параграф 2~~ превоз ⊗ от държава-членка до трета държава и обратно ⊗, които са включени в двустранни споразумения между държавите-членки, които по силата на двустранни разрешителни или споразумения за либерализация позволяват да се извършва товарене и разтоварване в държава-членка на превозвачи, които не са установени в тази държава.

Държавите-членки, обаче, трябва да ~~се стремят да~~ адаптират ~~тези споразумения~~ ⊗ споразуменията, посочени в първа алинея, буква а), ⊗ с цел да гарантират спазването на принципа на недискриминация между превозвачите на Общността.

↓ НОВ

4. Настоящият регламент се прилага също за вътрешния автомобилен превоз на товари, извършван временно от превозвач, установен извън държавата-членка, както е предвидено в глава III.

↓ 2006/94 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~Член 1~~

~~1. При условията, постановени в параграф 2, държавите-членки либерализират видовете международен превоз на стоки по шосе под наем или срещу заплащане, както и за собствена сметка, изброени в приложение I, когато такъв превоз се извършва до, от или транзитно през тяхната територия.~~

~~25. ⇒ Настоящият регламент не се прилага за ⇨ Видовете превоз и празни курсове, направени във връзка с ⇨ следните видове ⇨ превоза ⇨ и празни курсове, направени във връзка с такъв превоз ⇨ , изброени в приложение I, се освобождават от разрешително на Общността и от всякакви други разрешителни за превоз.~~

↓ 2006/94 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~ПРИЛОЖЕНИЕ I~~

~~Видове превоз, който се освобождава от разрешително на Общността и от всякакво разрешително за превоз~~

~~1-a)~~ превоз на поща като обществена услуга.

~~2-b)~~ превоз на повредени и аварирали превозни средства.

~~3-b)~~ превоз на стоки с моторни превозни средства, чиято максимално допустима обща маса, включително ремаркетата, не превишава 6 ⇨ 3,5 ⇨ тона, или когато ~~максималният допустим полезен товар, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона.~~

~~4-г)~~ превоз на стоки в моторни превозни средства, при условие че са изпълнени следните условия:

~~a) i)~~ превозваните стоки трябва да са собственост на предприятието или трябва да са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени и ремонтирани от предприятието;

~~б)ii)~~ целта на пътуването трябва да бъде превоз на стоките до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън ~~в~~ предприятието поради негови собствени изисквания;

~~в)iii)~~ моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, трябва да бъдат управлявани от служители на предприятието;

~~в)iv)~~ превозните средства, превозващи стоките, трябва да са собственост на предприятието или да са купени от него на отложено плащане, или да са наети, при условие че в последния случай те отговарят на условията на Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ~~от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари~~¹⁶.

~~Тази разпоредба не се прилага за използването на заменящо превозно средство по време на кратка авария на нормално използваното превозно средство;~~

~~в)v)~~ ☒ такъв ☒ превоз не трябва да бъде повече от спомагателен спрямо основните дейности на предприятието.

~~б)д)~~ превоз на медицински продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия.

☒ Първа алинея, буква г), iv) ☒ ~~Тази разпоредба~~ не се прилага за използването на заменящо превозно средство по време на кратка авария на нормално използваното превозно средство.

↓ 2006/94 (адаптиран)

Член 2

~~6. Настоящата директива~~ ☒ Разпоредбите в параграф 5 ☒ не засягат условията, при които всяка държава-членка разрешава на своите граждани да осъществяват дейностите, посочени в ~~настоящата директива~~ ☒ този параграф ☒.

↓ 2006/94 чл. 3 (адаптиран)

Член 3

~~С настоящето се отменя Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г. за създаване на общи правила за някои видове превоз на стоки по шосе, без да се засягат задълженията на държавите-членки свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство и прилагане на директивите, определени в приложение II, част Б.~~

¹⁶ ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82.

~~Позоваванията на отменената директива се считат за направени относно настоящата директива и следва да се четат съгласно таблицата на съответствие в приложение III.~~

↓ 881/92 чл. 2 (адаптиран)

Член 2
✕ Определения ✕

По смисъла на този регламент:

- 1) *превозно средство* означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държава-членка, или съчленена съвкупност от превозни средства, поне моторното превозно средство от които е регистрирано в държава-членка и които се използват изключително за превоз на товари;
- 2) *международен превоз* означава:
- а) пътуване ✕ с товар ✕, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са в две различни държави-членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или ✕ трети ✕ държави, ~~които не са членки,~~
 - б) пътуване ✕ с товар ✕, което се извършва от превозно средство от държава-членка до ✕ трета ✕ държава, ~~която не е членка,~~ или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки и ✕ трети ✕ държави, ~~които не са членки,~~
 - в) пътуване ✕ с товар ✕, което се извършва от превозно средство между ✕ трети ✕ държави, ~~които не са членки,~~ с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки,
 - г) пътуване без товар във връзка с ~~такъв превоз~~ ✕ превода, посочен в букви а), б) и в) ✕.

↓ НОВ

- 3) *приемаща държава-членка* означава държава-членка, в която даден превозвач извършва дейност и която е различна от държавата-членка, в която той е установен.
- 4) *превозвач, установен извън държавата-членка* означава предприятие за автомобилен превоз на товари, което извършва дейност в приемаща държава-членка.

↓ 484/2002 чл. 1.1 (адаптиран)
⇒ НОВ

- 5) ~~водач на моторно превозно средство~~ ~~е лице~~ ☒ означава всяко лице ☒, което управлява ~~моторно~~ ☒ моторното ☒ превозно средство ⇒, дори за кратък период, ⇐ или което пътува в моторно превозно средство ⇒ като част от задълженията си ⇐, за да бъде на разположение при необходимост да управлява превозното средство.

↓ НОВ

- 6) ~~каботажни превози~~ означава вътрешен превоз за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава-членка.
- 7) ~~тежко нарушение или повторни леки нарушения на общественото законодателство в областта на автомобилните превози~~ означава нарушения, които водят до загуба на добрата репутация, в съответствие с член 6, параграфи 1 и 2 от Регламент [допускане до професията].

↓ 881/92 (адаптиран)

☒ Глава II: Международни превози ☒

Член 3

☒ Принцип ☒

↓ 484/2002 чл. 1.2, буква а)
(адаптиран)

~~1.~~ Международни превози се извършват при условие, че е получено ~~разрешително~~ от ☒ лиценз на ☒ Общността, ☒ и, когато водачът на моторното превозно средство е гражданин на трета държава, ☒ заедно с атестация за водач на моторно превозно средство, ~~ако водачът е гражданин на държава, която не е членка на ЕС.~~

Член 4

⊗ Лиценз на Общността ⊗

~~1. Посоченото в член 3 разрешително на Общността замества документа, издаден от компетентните органи на държавата-членка по установяване, където съществува такъв документ, в уверение на това, че превозвачът е получил достъп до пазара на международния автомобилен превоз на товари.~~

~~За превоз, който попада в приложното поле на този регламент, то замества както разрешителните на Общността, така и разменените между държавите-членки двустранни разрешителни, които са необходими до влизане в сила на този регламент.~~

21. ~~Разрешителното~~ ⊗ Лицензът ⊗ на Общността се издава от държава-членка в съответствие с ~~членове 5 и 7~~ ⊗ настоящия регламент ⊗ на всеки превозвач на товари с автомобилен транспорт за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение, който:

- a) е установен в държава-членка, ~~наричана по-долу „държава-членка по установяване“~~, в съответствие със законите на ⊗ Общността и националните закони на ⊗ тази държава-членка;
- b) има право в ~~тази държава-членка~~ ⊗ държавата-членка по установяване ⊗ да извършва международен превоз на товари с автомобилен транспорт в съответствие със законите на Общността и ⊗ националните закони ⊗ на тази държава-членка ⊗ по отношение на достъпа до професията на автомобилен превозвач.

~~2. Аттестацията за водач на моторно превозно средство, посочено в член 3, свидетелства за това, че в контекста на автомобилните превози, които са предмет на разрешително от Общността, водачът на моторно превозно средство, който е гражданин на държава, осъществяваща такива превози, която не е членка на ЕС, се наема на работа в държавата-членка, в която се е установил превозвачът, в съответствие със законовите, подзаконовите и административните разпоредби и, при необходимост, колективните трудови договори, в съответствие с приложимите правила за тази държава-членка относно условията на наемане на работа и професионалното обучение на водачите на моторни превозни средство е цел осъществяване на автомобилни превози в тази държава-членка.~~

↓ 881/92 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 5

~~21. Посоченото в член 3 разрешително~~ ☒ Лицензът ☒ на Общността се издава от компетентните органи на държавата-членка по установяване ☒ за срок от пет години, който може да бъде подновяван ☒. ☒ Лицензите на Общността и заверените копия, издадени преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, остават валидни до датата на изтичането им. ☒

~~32. Държавите-членки~~ ☒ Държавата-членка по установяване ☒ издава ~~на притежателя оригинал на разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ на Общността, който се съхранява от предприятието-превозвач, и заверени копия, чийто брой съответства на броя на превозните средства, с които разполага притежателят на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ на Общността, независимо дали те са изцяло негова собственост или, например, са закупени на изплащане, или са обект на договори за наем или лизинг.

~~43. Разрешителното~~ ☒ Лицензът ☒ на Общността ☒ и заверените копия ☒ трябва да съответстват на дадения в приложение I образец, където са посочени и условията за неговото използване.

☒ Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент относно адаптирането на приложение I към техническия прогрес, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 14, параграф 2. ☒

↓ НОВ

5. На лиценза на Общността и заверените копия има гравирен знак или печат на издаващия орган, както и оригинален подпис и сериен номер. Сериите номера на лиценза на Общността и на заверените копия се записват в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, предвиден в член 15 от Регламент (ЕО) № xx/xxxx [допускане до професията], като част от данните за превозвача.

↓ 881/92 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~64. Разрешителното~~ ☒ Лицензът ☒ на Общността се издава на името на превозвача. ☒ Превозвачът ☒ ~~който~~ няма право да го прехвърля на трета страна. Заверен препис ☒ от лиценза на Общността ☒ се държи във ☒ всяко ☒ превозно ~~се~~ средство ☒ на превозвача ☒ и се представя при поискване от оторизиран инспектор.

↓ 881/92 приложение I, стр. 2,
пар. 7, второ и трето изречение
(адаптиран)

При комбинираните превозни средства ~~то~~ ☒ завереното копие ☒ ~~трябва да~~
придружава моторното превозно средство. То покрива комбинираното превозно
средство дори ако ремаркетът или полуремаркетът няма регистрация или разрешително
за ползване на пътищата на името на притежателя на ~~разрешителното~~ ☒ лиценз ☒
или ако има регистрация или разрешително за ползване на пътищата в друга държава-
членка.

↓ 484/2002 чл. 1.4 (адаптиран)

~~5. Разрешителното от Общността се издава за срок от пет години, който подлежи на
подновяване.~~

↓ 484/2002 чл. 1.2, буква б); 1.5
(адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~6~~ 5

☒ Атестация за водач на моторно превозно средство ☒

13. Атестацията за водач на моторно превозно средство се издава от държавата-членка
в съответствие с настоящия член ~~6~~ на всеки превозвач, който:

а) е титуляр на ~~разрешително~~ ☒ лиценз ☒ на Общността;

б) в тази държава-членка законно наема на работа водачи на моторни превозни
средства, граждани на ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка на ЕС~~, или
законно използва водачи, граждани на ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка~~
~~на ЕС~~, поставени на негово разположение в съответствие с условията на
наемане на работа и на професионално обучение, определени в същата
държава-членка:

i) със законови, подзаконови и административни разпоредби и, при
необходимост;

ii) от колективните трудови договори в съответствие с приложимите
правила за тази държава-членка.

2. Атестацията за водач на моторно превозно средство се издава от ☒ компетентните
органи на ☒ държавата-членка ☒ по установяване на превозвача ☒ по искане на
титуляра на ~~разрешително~~ ☒ лиценз на ☒ Общността за всеки водач, гражданин
на ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка на ЕС~~, когото той законно е наел или който
законно е поставен на негово разположение ~~в съответствие със законите~~;

~~подзаконовите и административните разпоредби, при необходимост, е колективните трудови договори в съответствие с приложимите правила за тази държава-членка относно условията на наемане на работа и професионалното обучение на водачите на моторни превозни средства, приложими за същата държава-членка.~~ Атестацията за водач на моторно превозно средство свидетелства за това, че водачът на моторно превозно средство, чието име е упоменато в атестацията, е нает на работа в съответствие с условията, определени от ~~член 4~~ ☒ параграф 1 ☒.

3. Атестацията за водач на моторно превозно средство съответства на образца, даден в приложение III, в което също са посочени и условията за използване на атестацията.

⇒ 4. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент относно адаптирането на приложение II към техническия прогрес, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 14, параграф 2. ⇐

⇒ 5. На атестацията за водач на моторно превозно средство има гравирен знак или печат на издаващия орган, както и подпис и сериен номер. Сериеният номер на атестацията за водач на моторно превозно средство се записва в националния електронен регистър на предприятията за автомобилни превози, предвиден в член 15 от Регламент (ЕО) № xx/xxxx [допускане до професията], като част от данните за превозвача, който я предоставя на посочения в атестацията водач. ⇐

~~Държавите-членки предприемат всички предпазни мерки, необходими за защита на атестацията за водач на моторно превозно средство от фалшифициране. Те информират Комисията за това.~~

6. Атестацията за водач на моторно превозно средство принадлежи на превозвача, който ~~не я~~ предоставя на водача на моторно превозно средство, посочен по-горе, когато водачът управлява превозно средство, като използва ~~разрешително от~~ ☒ лиценз на ☒ Общността, издаден ~~на~~ този превозвач. Нотариално заверен препис на атестацията за водач на моторно превозно средство, ☒ издаден от компетентните органи на държавата-членка по установяване на превозвача, ☒ верен с оригинала, се съхранява в представителството на превозвача. Атестацията за водач на моторно превозно средство се представя при поискване от страна на упълномощен инспектор.

7. Атестацията за водач на моторно превозно средство се издава за срок, който се определя от държавата-членка, издала атестацията, и който не може да бъде по-дълъг от пет години. ⇒ Атестациите за водач на моторно превозно средство, издадени преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, остават валидни до датата на изтичането им. ⇐

Атестацията за водач на моторно превозно средство е валидна ~~само~~ само ако се спазват условията, при които е издадена ~~а~~. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че когато тези условия престанат да се спазват, превозвачът незабавно ще върне атестацията на органите, които са ~~не я~~ издали.

↓ 881/92 чл. 7 (адаптиран) → ₁ 484/2002 чл. 1.6

Член ~~76~~

☒ Проверка на спазването на условията ☒

→₁ 1. ← При подаване на молба за ~~разрешително~~ ☒ лиценз ☒ на Общността, в срок до пет години след неговото издаване, а впоследствие поне на всеки пет години, компетентните органи на държавата-членка по установяване удостоверяват~~ъ~~ дали превозвачът отговаря или дали продължава да отговаря на условията по член ~~34~~, параграф ~~21~~.

↓ 484/2002 чл. 1.6

2. Компетентните органи в държавата-членка, която е държава на установяване, редовно удостоверяват чрез проверки, извършвани всяка година, които обхващат не по-малко от 20 % от валидните удостоверения, издадени от тази държава-членка, дали продължават да се спазват посочените в член ~~35~~, параграф ~~21~~ условия, при които е издадена атестацията за водач на моторно превозно средство.

↓ 484/2002 чл. 1.7 (адаптиран)

Член ~~87~~

☒ Отказ за издаване и отнемане на лиценз на Общността и на атестация за водач на моторно превозно средство ☒

1. Когато не са спазени условията, определени с член ~~34~~, параграф ~~21~~, или тези, посочени в член ~~35~~, параграф ~~21~~, компетентните органи в държавата-членка, която е държава на установяване, отхвърлят молбата за издаване или подновяване на ~~разрешително~~ ☒ лиценз на ☒ Общността или на атестация за водач на моторно превозно средство чрез решение, в което са изложени основанията за това.

2. Компетентните органи отнемат ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ на Общността или атестацията за водач на моторно превозно средство, когато титулярът:

- а) вече не отговаря на условията, определени в член ~~34~~, параграф ~~21~~, или тези, посочени в член ~~35~~, параграф ~~21~~, или
- б) е представил невярна информация във връзка с ~~исканата дата за издаване на разрешително~~ ☒ молба за издаване на лиценз ☒ на Общността или атестация за водач на моторно превозно средство.

↓ 484/2002 чл. 1.8

~~2. Държавите-членки осигуряват на титуляра на разрешително от Общността възможност за обжалване на решенията на компетентните органи на държавата-членка, която е държава на установяване на превозвача, за отказ или отнемане на атестация за водач на моторно превозно средство или за поставяне на допълнителни условия при издаването на атестация за водач на моторно превозно средство.~~

↓ 3118/93 – 484/2002
(адаптиран)

⊠ Глава III: Каботаж ⊠

↓ 484/2002 чл. 2.1 (адаптиран)

Член ~~18~~ ⊠ Принцип ⊠

1. Всеки превозвач, осъществяващ автомобилни превози за чужда сметка, който е титуляр на ~~разрешително от~~ ⊠ лиценз на ⊠ Общността, ~~предвидено е Регламент (ЕИО) № 881/92,~~ и чийто водач на моторно превозно средство, ако е гражданин на ⊠ трета ⊠ държава, ~~която не е членка на ЕС,~~ притежава атестация за водач на моторно превозно средство ~~в съответствие с условията, определени в посочения регламент,~~ има право, съгласно условията, посочени в настоящията ~~регламент~~ ⊠ глава ⊠, да осъществява ~~временни вътрешни автомобилни превози за своя сметка в друга държава-членка, наричани по нататък в текста „каботаж“ и „държавата-членка-домакин“~~ ~~съответно, без да има посочено при регистрация местопребиваване на юридическо лице или някакво предприятие в нея~~ ⊠ каботажни превози ⊠.

↓ НОВ

2. На посочените в параграф 1 автомобилни превозвачи на товари се разрешава да извършват с едно и също превозно средство до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз от друга държава-членка или от трета държава до приемащата държава-членка, след като бъдат доставени товарите, превозвани по време на входящия международен превоз. Последното разтоварване по време на каботажен превоз преди напускане на приемащата държава-членка трябва да се извърши в срок от седем дни от последното разтоварване в приемащата държава-членка по време на входящ международен превоз.

3. Счита се, че вътрешният автомобилен превоз на товари, извършван в приемащата държава-членка от превозвач, установен извън тази държава-членка, е в съответствие с настоящия регламент единствено ако превозвачът може да представи ясни

доказателства за международния превоз, в рамките на който е пристигнал в приемащата държава-членка, и за всеки последователен каботажен превоз, извършен там. Тези доказателства съдържат най-малко следните данни за всеки превоз:

- а) името, адреса и подписа на изпращача;
- б) името, адреса и подписа на превозвача;
- в) името и адреса на получателя, както и неговия подпис и датата на доставка, след като бъдат доставени товарите;
- г) мястото и датата на приемане на товара за превоз и мястото, предвидено за доставянето му;
- д) обичайното наименование на естеството на товара и начина на опаковане, а за опасните товари — тяхното общоприето наименование, както и броя на колетите, особената им маркировка и номерата им; и
- е) брутното тегло или изразеното по друг начин количество на товара;
- ж) регистрационните номера на моторното превозно средство и на ремаркетото.

За тази цел може да се използва товарителницата или всеки друг транспортен документ.

↓ 3118/93 (адаптиран)

~~42. Освен това,~~ Всеки превозвач в държавата-членка на установяване, който в съответствие със законодателството на тази държава има право да извършва превоз на товари с автомобилен транспорт за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение, предвиден в член 1, параграф 5, букви а), б) и в) точки 1, 2 и 3 от приложението към Първа директива¹⁷, се допуска, при условията на настоящия регламент, да извършва, в зависимост от случая, каботажни превози от същия вид или каботажни превози с превозни средства от същата категория.

↓ 484/2002 чл. 2.2 (адаптиран)

~~Когато водачът на моторно превозно средство е гражданин на държава, която не е членка на ЕС, той трябва да притежава атестация за водач на моторно превозно средство в съответствие с условията, определени в Регламент (ЕИО) № 881/92.~~

¹⁷

Първа директива на Съвета от 23.7.1962 г. относно установяването на някои общи правила за международния транспорт (автомобилен превоз на товари). (ОВ 70, 6.8.1962 г., стр. 2005/62). Директива, последно изменена с Регламент (ЕИО) № 881/92 (ОВ L 95, 9.4.1992 г., стр. 1)

↓ 3118/93 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~53. Разрешителното за извършване на каботажни превози в рамките на видовете превоз, посочени в член 1, параграф 5, буква д) точка 5 на приложението към Първа директива, е неограничено.~~

~~64. Всяко предприятие, което има право да извършва в държавата-членка на установяване, в съответствие със законодателството на тази държава, превози на товари с автомобилен транспорт за собствена сметка, ☒ както е определено в член 1, параграф 5, буква г), ☒ се допуска да извършва каботажни превози за собствена сметка в съответствие с точка 4 от приложението към Първа директива.~~

~~Комисията приема условията и реда за прилагането на настоящия параграф.~~

↓ 3118/93 (адаптиран)

~~Член 2~~

~~1. С оглед на постепенното въвеждане на определената в член 12 окончателна система, каботажните превози, за периода от 1 януари 1994 г. до 30 юни 1998 г., се извършват в рамките на каботажните квоти на Общността, без да се нарушават разпоредбите на член 1, параграф 3.~~

~~Разрешителните за каботаж се изготвят в съответствие с дадения в приложение I образец.~~

↓ 3315/94 чл. 1.1 (адаптиран)

~~Квотата за каботаж в Общността се състои от разрешения за каботаж, всяко от тях с двумесечен срок на действие, съгласно следната таблица:~~

Година	Брой разрешителни
1994 г.	30000
1995 г.	46296
1996 г.	60191
1997 г.	83206
от 1 януари до 30 юни 1998 г.	54091

↓ 3118/93 (адаптиран)

~~2. По искане на държава-членка, представено преди 1 ноември всяка година, едно разрешително за каботаж може да се преобразува в две краткосрочни разрешителни с валидност по един месец всяко.~~

~~Разрешителните за краткосрочен каботаж се изготвят в съответствие с дадения в приложение II образец.~~

~~3. Квотите се разпределят между държавите-членки, както следва:~~

↓ 3315/94 чл. 1.2 (адаптиран)

	1995 £	1996 £	1997 £	от 1 януари до 30 юни 1998 £
Белгия	3647	4742	6223	4045
Дания	3538	4600	6037	3925
Германия	5980	7774	10203	6632
Гърция	1612	2096	2751	1789
Испания	3781	4916	6452	4194
Франция	4944	6428	8436	5484
Ирландия	1645	2139	2808	1826
Италия	4950	6435	8445	5490
Люксембург	1699	2209	2899	1885
Нидерландия	5150	6695	8786	5711
Австрия	0	0	4208	2736
Португалия	2145	2789	3661	2380
Финландия	1774	2307	3029	1969
Швеция	2328	3027	3973	2583
Обединеното кралство	3103	4034	5295	3442

~~Член 3~~

~~1. Разрешителните за каботаж, посочени в член 2, позволяват на титуляра да извършва каботажни превози.~~

~~2. Разрешителните за каботаж се разпределят от Комисията между държавите-членки на установяване и се издават на превозвачите, които подават заявление до компетентния орган на държавата-членка на установяване.~~

~~Те носят отличителния знак на държавата-членка на установяване.~~

~~3. Разрешителното за каботаж се издава на името на превозвача. Превозвачът няма право да го прехвърля на трета страна. Всяко разрешително за каботаж може да се използва само и едновременно от едно превозно средство.~~

~~„Превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държавата-членка на установяване, или състав от съчленени превозни средства, поне моторното превозно средство от които е регистрирано в държавата-членка на установяване и които се използват изключително за превоз на товари.~~

~~Установеният извън държавата-членка превозвач разполага с превозното средство или като пълноправен собственик, или на друго основание, като например договор за покупко-продажба на изплащане, договор за наем или договор за лизинг.~~

~~При наемане, превозното средство се наема от превозвача в държавата-членка на установяване за извършване на каботажни превози. Установеният извън държавата-членка превозвач, обаче, може да наеме превозно средство в приемащата държава-членка при същите условия както и постоянно установените в тази държава-членка превозвачи, за да приключи прекъснатата поради авария или инцидент каботажна операция.~~

~~Разрешителното за каботаж и, по целесъобразност, договарят за наем придружават моторното превозно средство.~~

~~4. Разрешителното за каботаж винаги се представя при поискване от проверяващите служители.~~

~~5. Датата, от която разрешителното за каботаж е валидно, задължително се посочва в разрешителното, преди то да бъде използвано, от компетентния орган на държавата-членка на установяване.~~

~~Член 4~~

~~Извършените съгласно разрешителното за каботаж транспортни операции се вписват в дневник за отчетни формуляри, като отчетните формуляри се връщат заедно с разрешителното на компетентния орган на държавата-членка на установяването, издава разрешителното, в срок от осем дни след изтичане на срока на разрешителното.~~

~~Дневникът за отчетни формуляри се изготвя в съответствие с образеца, даден в приложение III.~~

~~Член 5~~

~~1. В края на всяко тримесечие и в срок от три месеца, който може да бъде намален от Комисията на един месец в случаите по член 7, компетентният орган на всяка държава-членка съобщава на Комисията данните във връзка с извършените от местни превозвачи каботажни превози през тримесечието, като данните са дадени в превозени тонове и в тон/километри.~~

~~Данните се съобщават в таблица, чийто образец е даден в приложение IV.~~

~~2. Комисията изпраща на държавите-членки във възможно най-кратък срок обобщени извлечения от представените по параграф 1 данни.~~

↓ 3118/93 чл. 6 (адаптиран)
⇒ НОВ

~~Член 6~~

~~Правила, приложими за каботажните превози~~

1. Изпълнението на каботажните превози се подчинява, с уговорката за прилагането на общностното законодателство, на съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби в приемащата държава-членка в следните области:

- а) ~~етавки и~~ условия по транспортния договор;
- б) тегло и размери на пътните превозни средства; ~~стойностите на теглото и размерите, по целесъобразност, могат да надхвърлят приложимите в държавата-членка на установяване, но в никакъв случай не могат да надхвърлят техническите стойности, които са удостоверени с доказателствата за съответствие, предвидени в член 1, параграф 1 от Директива 86/364/ЕИО на Съвета¹⁸;~~
- в) изисквания във връзка с превоза на някои категории товари, по-специално опасни товари, бързоразвалящи се хранителни продукти, живи животни;
- г) ☒ работно време ☒, ☒ време на ☒ шофиране и ☒ периоди на ☒ почивки;
- д) данък върху добавената стойност (ДДС) за транспортните услуги. ~~В тази област разпоредбите на член 21, параграф 1, буква а) от Директива 77/388/ЕИО¹⁹ се прилагат за посочените в член 1 от настоящия регламент услуги.~~

¹⁸ ОВ L 221, 7.8.1986 г., стр. 48.

¹⁹ Директива 77/388/ЕИО на Съвета от 17.5.1977 г. относно облизаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с данъците върху оборота — Обща система на данъка върху

Стойностите на теглото и размерите, ☒ посочени в буква б), ☒ по целесъобразност, могат да надхвърлят приложимите в държавата-членка на установяване, но в никакъв случай не могат да надхвърлят ☐ установените от приемащата държава-членка ограничения за националния трафик или ☐ техническите стойности, които са удостоверени с доказателствата за съответствие ☒ характеристики, посочени в доказателствата ☐, предвидени в член 4 ☒ 6 ☐, параграф 1 от Директива 86/364/ЕИО²⁰ ☒ 96/53²¹ ☐ на Съвета.

~~2. Техническите стандарти за конструкцията и оборудването на превозните средства, на които трябва да отговарят превозните средства, използвани за извършване на каботажни превози, са тези, които са наложени на превозните средства, допуснати за движение в международния транспорт.~~

~~23. Посочените в параграф 1 ☒ закони, подзаконови и административни ☐ разпоредби трябва да се прилагат за установените извън държавата-членка превозвачи при същите условия, каквито се прилагат от нея по отношение на собствените ѝ граждани, за да се предотврати всяка явна или прикрита дискриминация, основана на националност или място на установяване.~~

~~4. Ако се установи, че в светлината на натрупания опит се налага изменение на списъка от областите на законите, подзаконовите и административните разпоредби на приемащата държава-членка, предвидени в параграф 1, Съветът, с квалифицирано мнозинство по предложение на Комисията, изменя този списък.~~

↓ 3118/93 (адаптиран)
⇒ НОВ

~~Член 7~~

~~1. При сериозни сътресения на националния транспортен пазар в определен географски район, възникнали или усложнени поради наличието на каботажна дейност, всяка държава-членка може да постави въпроса пред Комисията с оглед на приемането на гаранционни мерки и предоставя на Комисията необходимата информация, като я уведомява за всички мерки, които възнамерява да предприеме спрямо постоянно установените в тази държава-членка превозвачи.~~

~~2. По смисъла на параграф 1:~~

~~„сериозни сътресения на националния транспортен пазар в определен географски район“ означава съществуване на специфични за пазара проблеми, които водят до сериозен и потенциално дългосрочен превес на предлагането над търсенето, който представлява заплаха за финансовата стабилност и~~

добавената стойност: единна данъчна основа (ОВ L 145, 13.6.1977, стр. 1). Директива, последно изменена с Директива 92/111/ЕИО (ОВ L 384, 30.12.1992 г., стр. 47).

²⁰ ОВ L 221, 7.8.1986 г., стр. 48.

²¹ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

~~оцеляването на значителен брой предприятия за превоз на товари е автомобилен транспорт;~~

~~„географски район“ означава район, който обхваща изцяло или частично територията на държава-членка или се простира на част или на цялата територия на други държави-членки.~~

~~3. Комисията разглежда положението, по специално на основата на последните тримесечни данни, посочени в член 5, и, след консултиране с Консултативния комитет, учреден в член 5 от Регламент (ЕИО) № 3916/90²², решава в едномесечен срок след получаването на заявлението от съответната държава-членка, дали са необходими или не предпазни мерки и при утвърдителен отговор ги приема.~~

~~Тези мерки могат да включват временно изключване на засегнатия район от приложното поле на настоящия регламент.~~

~~Мерките, приети в съответствие с настоящия член, остават в сила за не повече от шестмесечен период, който може да бъде еднократно възобновен при същите условия за валидност.~~

~~Комисията незабавно уведомява държавите-членки и Съвета за всички решения, които се вземат съгласно разпоредбите на настоящия параграф.~~

~~4. Ако Комисията реши да приеме предпазни мерки по отношение на една или повече държави-членки, от компетентните органи на съответните държави-членки се изисква да предприемат мерки с равностоен обхват по отношение на местните превозвачи в държавата-членка и да уведомят Комисията за тях.~~

~~Мерките се прилагат най-късно от същата дата, на която Комисията взема решение за предпазните мерки.~~

~~5. Всяка държава-членка може да представи на Съвета решение на Комисията, предвидено в параграф 3, в срок от 30 дни, считано от неговото съобщаване.~~

~~Съветът, с квалифицирано мнозинство, може да вземе друго решение в срок от тридесет дни след сезирането му от държавата-членка или, ако е сезиран от няколко държави-членки, считано от първото сезиране.~~

~~Границите на валидност, предвидени в параграф 3, трета алинея, се отнасят за решението на Съвета.~~

~~Компетентните органи на съответните държави-членки се задължават да приемат мерки с равностоен обхват по отношение на местните превозвачи и уведомяват за това Комисията.~~

~~Ако Съветът не вземе решение в срока, предвиден във втора алинея, решението на Комисията става окончателно.~~

²² ОВ L 375, 31.12.1990 г., стр. 10.

~~6. Ако Комисията сметне, че предвидените в параграф 3 мерки трябва да бъдат продължени, тя представя предложение пред Съвета, който взема решение с квалифицирано мнозинство.~~

↓ 881/92 чл. 11, пар. 1
(адаптиран)
⇒ НОВ

☒ Глава IV: Взаимопомощ и санкции ☒

Член 10

☒ Взаимопомощ ☒

~~4. Държавите-членки си оказват взаимна помощ~~ ☒ съдействат ☒ за осигуряване на прилагането и контрола върху изпълнението на този регламент. ⇒ Те обменят информация чрез националните служби за връзка, създадени съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № xx/xxxx [допускане до професията]. ⇐

↓ 3118/93 чл. 8 (адаптиран)

~~Член 8~~

~~1. Държавите-членки си оказват взаимопомощ при изпълнението на този регламент.~~

↓ 484/2002 чл. 1.7 (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 11

☒ Санкциониране на нарушения от държава-членка по установяване ☒

~~13. В случай на тежки нарушения~~ ☒ тежко нарушение ☒ или повторно извършване на леки нарушения на ~~разпоредбите, касаещи превозите~~ ⇒ общностното законодателство в областта на автомобилните превози, извършени или установени в държава-членка ⇐, държавата-членка, която е държава на установяване на превозача, който е извършил такива нарушения, ~~може, inter alia, да отмени временно или частично нотариално заверените преписи, верни с оригинала, на разрешителното на Общността и да отнеме удостоверенията за водач на моторно превозно средство.~~ ⇒ издава предупреждение и може, *inter alia*, да наложи следните административни санкции: ⇐

a) ⇒ временно или постоянно отнемане на някои или на всички заверени копия от лиценза на Общността; ⇐

б) ⇒ временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността. ⇐

Санкциите се определят в зависимост от тежестта на нарушението $\Rightarrow$ и броя на леките нарушения $\Leftarrow$, извършени от титуляра на ~~разрешителното~~ $\boxtimes$ лиценза на $\boxtimes$ Общността, и в зависимост от общия брой нотариално заверени преписи на ~~разрешителното~~ $\boxtimes$ лиценза $\boxtimes$, с които той разполага по отношение на международните превози.

24. В случай на тежко ~~нарушение~~ или повторно извършени леки нарушения, които представляват злоупотреба с атестации за водач на моторно превозно средство, компетентните органи в държавата-членка, която е държава на установяване на превозвача, който е извършил такива нарушения, налагат съответстващи санкции, в това число:

- a) временно спиране на издаването на атестации за водач на моторно превозно средство,
- b) отнемане на атестации за водач на моторно превозно средство,
- v) налагане на допълнителни условия за издаване на атестации за водач на моторно превозно средство, за да се предотвратят злоупотребите с тях,
- г) временна или ~~частична~~ $\boxtimes$ постоянна $\boxtimes$ отмяна на $\boxtimes$ някои или всички $\boxtimes$ нотариално заверените ~~преписи~~ на ~~разрешителното~~ $\boxtimes$ лиценза на $\boxtimes$ Общността,
- д) $\Rightarrow$ временно или постоянно отнемане на лиценза на Общността. $\Leftarrow$

Санкциите се определят в зависимост от тежестта на нарушението, извършено от титуляра на ~~разрешителното~~ $\boxtimes$ лиценза на $\boxtimes$ Общността.

↓ 881/92 (адаптиран)
 $\Rightarrow$ НОВ

3. В $\boxtimes$ случая, посочен в член 12, параграф 1 $\boxtimes$ ~~случай на сериозно нарушение или на поредица от дребни нарушения на наредбите за превоз~~, компетентните органи на държавата-членка $\boxtimes$ по установяване $\boxtimes$ $\Rightarrow$ решават дали да се наложи санкция на съответния превозвач. $\Leftarrow$ ~~, в която е установен превозачът, проучват начините на прилагане на предвидените в член 8, параграф 3 санкции и~~ $\Rightarrow$ Във възможно най-кратък срок и най-късно три месеца след узнаване за нарушението $\Leftarrow$ $\boxtimes$ те $\boxtimes$ информират ~~за своето решение~~ компетентните органи на държавата-членка, в която са установени нарушенията $\Rightarrow$, кои от предвидените в параграфи 1 и 2 санкции са наложени. Ако не е било възможно да се наложат такива санкции, те посочват причините за това. $\Leftarrow$

↓ 3118/93 чл. 8, пар. 4
(адаптиран)
 $\Rightarrow$ НОВ

~~4. Компетентният орган на приемащата държава-членка съобщава на компетентния орган в държавата-членка на установяване евентуално предприетите санкции по~~

~~отношение на превозвача и, в случай на сериозно или повторно нарушение, придружава това съобщение с молба за санкциониране.~~

~~4. При сериозни и повторни нарушения, компетентният орган на държавата-членка на установяването решава дали следва да бъде наложена подходяща санкция на съответния превозвач, той~~ ☒ ~~Компетентните органи~~ ☒ ~~трябва да отчетеат~~ евентуалните санкции, наложени в ~~приемащата~~ ☒ ~~друга~~ ☒ ~~държавата-членка и да се уверят,~~ че наложените върху съответния превозвач санкции като цяло са пропорционални на нарушението или нарушенията, които са ги предизвикали.

↓ 3118/93 чл. 8, пар. 4, алинея 3
(адаптиран)
⇒ НОВ

~~Санкцията, предприета от компетентния орган на държавата-членка на установяване, след съгласуване с компетентните органи на приемащата държава-членка, може да достигне до отнемане на разрешителното за упражняване на професията на превозвач на товари с автомобилен транспорт.~~

↓ 3118/93 чл. 8, пар. 4, алинеи 4 и 5 (адаптиран)

~~5. Компетентният орган~~ ☒ ~~Компетентните органи~~ ☒ ~~на държавата-членка на установяване~~ ☒ ~~на превозвача~~ ☒ ~~, като прилагат~~ вътрешното право, ~~можеат~~ също така да ~~едни~~ ☒ ~~заведат дело срещу~~ ☒ ~~съответния превозвач пред компетентен национален съд. Той~~ ☒ ~~Те~~ ☒ ~~уведомяват компетентния орган на приемащата държава-членка за решенията, взети~~ ☒ ~~за тази цел~~ ☒ ~~съгласно предходните алинеи.~~

↓ НОВ

6. Държавите-членки гарантират, че превозвачите могат да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

↓ 881/92 чл. 9 (адаптиран)

~~Държавите-членки гарантират, че кандидатът или притежателят на разрешително на Общността е в състояние да обжалва всяко решение на компетентните органи на държавата-членка по установяване при отказ или отнемане на разрешително.~~

↓ 881/92 чл. 9 (адаптиран)

~~2. Държавите-членки осигуряват на титуляра на разрешително от Общността възможност за обжалване на решенията на компетентните органи на държавата-членка,~~

~~която е държава на установяване на превозвача, за отказ или отнемане на атестация за водач на моторно превозно средство или за поставяне на допълнителни условия при издаването на атестация за водач на моторно превозно средство.~~

↓ 881/92 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~11~~ 12

☒ Санкционирание на нарушения от приемаща държава-членка ☒

21. Когато компетентните органи на една държава-членка забележат ☒ тежко ☒ нарушение ⇒ или повторни леки нарушения ⇐ на този регламент ⇒ или на общностното законодателство в областта на автомобилните превози ⇐ от превозвач ☒, установен извън тази държава-членка ☒ ~~от друга държава-членка~~, държавата-членка, на територията на която е установено нарушението, ~~информира~~ ⇒ във възможно най-кратък срок и най-късно един месец след узнаване за нарушението предава ⇐ на компетентните органи на държавата-членка, ~~в която е установен превозвачът~~, ☒ по установяване ☒ ⇒ следната информация: ⇐

а) ⇒ описание на нарушението, както и датата и времето на извършването му; ⇐

б) ⇒ категорията, вида и тежестта на нарушението; ⇐

в) ⇒ наложените санкции и изпълнените санкции. ⇐

☒ ☒ Компетентните органи на приемащата държава-членка ☒ могат да поискат от компетентните органи на държавата-членка по установяване да наложи ⇒ административни ⇐ санкции в съответствие с ~~този регламент~~ член 11.

↓ 3118/93 чл. 8, пар. 2 и 3

(адаптиран)

⇒ НОВ

2. Без да се засяга наказателното ~~производство~~ ☒ преследване ☒, компетентните органи на приемащата държава-членка са оправомощени да налагат санкции върху установения извън тази държава-членка превозвач, който, във връзка с каботажния превоз, е извършил на тяхна територия нарушение на настоящия регламент или на общностното или националното законодателство в областта на ⇒ автомобилния ⇐ транспорта. Те приемат тези санкции на недискриминационна основа ~~и в съответствие с параграф 3. Посочените в параграф 2~~ ☒ Тези ☒ санкции могат, по-специално, да включват предупреждение или, при ~~сериозни~~ ☒ тежко нарушение ☒ или повторни ☒ леки ☒ нарушения, временна забрана на каботажния превоз на територията на приемащата държава-членка, където е извършено нарушението.

↓ НОВ

3. Държавите-членки гарантират, че превозвачите могат да обжалват всяка административна санкция, която им е наложена съгласно настоящия член.

↓ 3118/93 (адаптиран)

~~Държавите-членки гарантират, че заявителят или титулярът на разрешително за каботаж не може да обжалва решението за отказ или отнемане на разрешителното и всички други административни санкции, наложени от компетентния орган на държавата-членка на установяване или приемащата държава-членка.~~

↓ НОВ

Член 13

Вписване в националния регистър

Държавите-членки гарантират, че тежките нарушения или повторните леки нарушения на общностното законодателство в областта на автомобилните превози, извършени от превозвачи, установени на тяхна територия, и довели до налагане на санкция от държава-членка, както и наложените санкции се записват в националния регистър на предприятията за автомобилни превози, създаден съгласно Регламент (ЕО) № xx/xxxx. Вписванията в регистъра, които се отнасят до временно или постоянно отнемане на лиценз на Общността, се съхраняват в базата данни поне две години.

↓ 484/2002 чл. 1.10 (адаптиран)

☒ Глава V: Прилагане ☒

~~Член 11а~~

~~Комисията проучва последиците от ограничаване на изискването за задължително притежаване на атестация за водач на моторно превозно средство само за водачите, граждани на държави, които не са членки на ЕС, и при наличие на достатъчно основания прави предложение за изменение на настоящия регламент.~~

~~Член 11~~

~~На всеки две години и, за първи път, най-късно на 30 юни 1996 г., Комисията представя доклад на Съвета за прилагането на настоящия регламент.~~

↓ НОВ

Член 14
Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета²³.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и параграф 5, буква б), и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

Сроковете, предвидени в член 5а, параграф 3, буква в), параграф 4, буква б) и параграф 4, буква д) от Решение 1999/468/ЕО, се установяват на един месец.

Член 15
Санкции

Държавите-членки приемат мерки, по-специално относно системата от санкции, налагани за нарушенията на разпоредбите на настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да осигурят прилагането на тези санкции. Така предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за съответните мерки най-късно до дванадесет месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент, както и за всяка последваща промяна във възможно най-кратки срокове. Те гарантират, че всички такива мерки се прилагат без дискриминация, основана на националността или мястото на установяване на превозвача.

²³ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

↓ 881/92 чл. 10 (адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~10~~16
⊠ Докладване ⊠

1. Всяка година в срок до 31 януари държавите-членки информират Комисията за броя на превозвачите, които притежават ~~разрешителни~~ ⊠ лицензи ⊠ на Общността към 31 декември на предходната година и за броя на заверените копия, които отговарят на превозните средства в обращение към тази дата.

⇒ 2. Държавите-членки информират Комисията също за броя на атестациите за водач на моторно превозно средство, издадени през предходната календарна година, както и за броя на атестациите за водач на моторно превозно средство в обращение към 31 декември на посочената година. ⇐

↓ 881/92 (адаптиран)

~~Член 12~~

~~Отменят се:~~

~~— Регламент (ЕИО) № 3164/76 на Съвета;~~

~~— член 4 от Директива 75/130/ЕИО на Съвета от 17 февруари 1975 г. за установяване на общи правила за определени видове комбиниран превоз на товари между държавите-членки²⁴;~~

~~— Директива 65/269/ЕИО на Съвета от 13 май 1965 г. относно стандартизацията на определени правила, свързани с разрешителни за превоз на товари с автомобилен транспорт между държавите-членки²⁵;~~

~~— Решение 80/48/ЕИО на Съвета от 20 декември 1979 г. за коригиране на капацитета за превоз на товари с автомобилен транспорт между държавите-членки за сметка на оторизираната страна или срещу възнаграждение²⁶.~~

~~Член 13~~

~~Първата директива на Съвета от 23 юли 1962 г. се изменя, както следва:~~

²⁴ ~~ОВ L 48, 22.2.1975 г., стр. 31. Директива, последно изменена с Директива 91/224/ЕИО (ОВ L 103, 23.4.1991, стр. 1).~~

²⁵ ~~ОВ 88, 24.5.1965 г., стр. 1469/65. Директива, последно изменена с Директива 85/505/ЕИО (ОВ L 309, 21.11.1985, стр. 27).~~

²⁶ ~~ОВ L 18, 24.1.1980 г., стр. 21.~~

~~1. Заглавието се заменя с „Първа директива на Съвета от 23 юли 1962 г. за установяване на общи правила за определени видове автомобилен превоз на товари“;~~

~~2. Член 1 се заменя със:~~

~~„Член 1~~

~~1. Съгласно посочените в параграф 2 условия, държавите-членки либерализират посочените в приложението видове международен автомобилен превоз на товари за сметка на отерещната страна или срещу възнаграждение и за своя сметка, когато този превоз се извършва до, от или транзитно през тяхната територия.~~

~~2. Посочените в приложението видове превоз или пътувания без товар във връзка с превоза се освобождават от разрешително на Общността, както и от всички други разрешителни за превоз.“~~

~~3. Приложение II се заличава, а текетът на приложение I се заменя с текета на приложение II към настоящия регламент.~~

~~Член 14~~

~~Държавите-членки информират Комисията за мерките, които вземат за изпълнение на настоящия регламент.~~

~~Член 15~~

~~Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейските общности.~~

~~Той се прилага от 1 януари 1993 г.~~

↓ 3118/93 чл. 11 и 12
(адаптиран)

~~Член 11~~

~~На всеки две години и, за първи път, най-късно на 30 юни 1996 г., Комисията представя доклад на Съвета за прилагането на настоящия регламент.~~

~~Член 12~~

~~1. Настоящият регламент влиза в сила на 1 януари 1994 година.~~

~~2. Общностната система за разрешителни и квоти за каботажните превози, предвидена в член 2, се прекратява на 1 юли 1998 година.~~

~~3. Считано от тази дата, всички превозвачи, установени извън държавата-членка, които отговарят на условията по член 1, се допускат да извършват, временно и без количествени ограничения, вътрешен превоз на товари с автомобилен транспорт в друга държава-членка без да имат седалище или друго установяване в нея.~~

~~Комисията, по целесъобразност, като отчита придобития опит, развитието на транспортния пазар и напредъка по отношение на хармонизацията в транспортния сектор, представя на Съвета предложение за условията и реда, съответстващи окончателната система, които се отнасят за подходяща система за наблюдение на пазара на каботажните превози и приенособияването на предпазните мерки, предвидени в член 7.~~



ГЛАВА VI

Заклучителни разпоредби

Член 17 Отмяна

Регламенти (ЕИО) № 881/92 и 3118/93 и Директива 2006/94/ЕО се отменят.

Позоваванията на отменените регламенти и директива се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение III.

Член 18 Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от [дата на прилагане].

↓ 881/92, 3118/93

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

↓ 881/92 приложение I
(адаптиран)
→₁ Акт за присъединяване от 2003 г.
→₂ 1791/2006 приложение, т. 6(Б)(2)
→₃ Акт за присъединяване на Австрия, Швеция и Финландия чл. 29 и приложение I, т. 166
⇒ НОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕВРОПЕЙСКА ИКОНОМИЧЕСКА ОБЩНОСТ

(a)

(~~Синя карта — DIN A4~~ ☒) Светлосиня синтетична хартия, формат DIN A4, 150 g/m² или повече ☒)

(Първа страница на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒)

(Текст на официалния език (един от официалните езици) на държавата-членка, която издава ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒)

Държава, която издава ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒

Отличителен знак ⁽¹⁾

Име на компетентния орган или структура

~~РАЗРЕШИТЕЛНО~~ ☒ ЛИЦЕНЗ ☒ №

⇒ ЗАВЕРЕНО КОПИЕ № ⇐

за международен автомобилен превоз на товари за сметка на отсрещната страна или срещу
възнаграждение

~~Настоящото разрешително~~ ☒ Настоящият лиценз ☒ дава право ⁽²⁾

.....

да се извършва международен автомобилен превоз на товари за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение по всеки маршрут, за пътувания или част от пътувания, които се извършват за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение на територията на Общността така, както е предвидено в ~~Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г.~~ ☒ Регламент (ЕО) № [...] на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари ⁽³⁾ ☒ и в съответствие с общите разпоредби на ~~това разрешително~~ ☒ този лиценз ☒.

Забележки:

~~Настоящото разрешение~~ ☒ Настоящият лиценз ☒ важи отдо

Издадено в, на

(4)

⁽¹⁾ Отличителни знаци на държавите-членки: (B) Белгия, ➔₂ (BG) България, ⬅ ➔₁ (CZ) Чешка република, ⬅ (DK) Дания, (D) Германия, ➔₁ (EST) Естония, ⬅ (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (I) Италия, ➔₁ (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, ⬅ (L) Люксембург, ➔₁ (H) Унгария, (MT) Малта, ⬅ (NL) Нидерландия, ➔₃ (A) Австрия, ⬅ ➔₁ (PL) Полша, ⬅ (P) Португалия, ➔₂ (RO) Румъния, ⬅ ➔₃ (SLO) Словения, (SK) Словашка република, ⬅ ➔₃ (FIN) Финландия, (S) Швеция, ⬅ (UK) Обединено кралство.

⁽²⁾ Име или фирма и пълен адрес на превозвача.

⁽³⁾ Подпис и печат на издаващите компетентни власти или органи.

⁽⁴⁾ Вж. стр. 1 от този брой на Официален вестник.

(ВТОРА СТРАНИЦА НА ~~РАЗРЕШИТЕЛНОТО~~ ☒ ЛИЦЕНЗА ☒)

(Текст на официалния език (един от официалните езици) на държавата-членка, която издава ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒)

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

~~Това разрешително~~ ☒ Този лиценз ☒ се издава в съответствие с ~~Регламент (ЕО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г. за достъп до пазара на автомобилен превоз на товари вътре в Общността, до или от територията на държава-членка или преминаващ през територията на една или повече държави-членки~~ ☒ Регламент (ЕО) № [настоящ регламент] ☒.

Той дава право на притежателя да участва в международния автомобилен превоз на товари за сметка на отсрещната страна или срещу възнаграждение по всеки маршрут за пътувания или части от пътувания, които се извършват на територията на Общността, и където това е целесъобразно, при посочените по-долу условия:

- когато точката на отпътуване и точката на пристигане се намират в две различни държави-членки, без или с транзитно преминаване през една или повече държави-членки или ☒ трети ☒ държави, ~~които не са членки,~~
- от една държава-членка до ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка,~~ или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или ☒ трети ☒ държави, ~~които не са членки,~~
- между ☒ трети ☒ държави, ~~които не са членки,~~ с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки,

и за пътувания без товар във връзка с такъв превоз.

При превоз от една държава-членка до ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка,~~ или обратно, ~~това разрешително~~ ☒ този лиценз ☒ важи за онази част от пътуването, която се извършва на територията на ☒ Общността. Той важи за ☒ държавата-членка, където е извършено товаренето или разтоварването, ☒ само ☒ след като бъде сключено необходимото споразумение между Общността и съответната ☒ трета ☒ държава, ~~която не е членка,~~ в съответствие с Регламент ~~(ЕО) № 881/92~~ ☒ (ЕО) № [...] ☒.

~~Разрешителното~~ ☒ Лицензът ☒ се издава лично на притежателя и не може да бъде прехвърляне.

Той може да бъде отнемане от компетентния орган на държавата-членка, която го е издала, в случай че превозвачът:

- не е спазил всички условия за използване на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒,
- е предоставил е невярна информация по отношение на необходимите за издаване или удължаване на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ данни.

Оригиналът на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ се съхранява от предприятието-превозвач.

Заверено копие на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ се държи в превозното средство (1). При комбинираните превозни средства то трябва да придружава моторното превозно средство. То покрива комбинираното превозно средство дори ако ремаркетото или полуремаркетото няма регистрация или

разрешително за ползване на пътищата на името на притежателя на ~~разрешителното~~ ☒ лиценза ☒ или ако има регистрация или разрешително за ползване на пътищата в друга държава-членка.

~~Разрешителното~~ ☒ Лицензът ☒ се представя при поискване от упълномощен инспектор.

На територията на всяка държава-членка притежателят трябва да спазва законите, подзаконовите и административните актове, които са в сила в тази държава, в частност тези, свързани с транспорта и движението по пътищата.

(1) „Превозно средство“ означава моторно превозно средство, регистрирано в държава-членка, или комбинация от две превозни средства, от които поне моторното превозно е регистрирано в държава-членка, и което се използва предимно за превоз на товари.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

~~„ПРИЛОЖЕНИЕ~~

Видове превоз, които се освобождават от разрешителни на Общността и от всички други разрешителни за превоз

~~1. Превоз на поща като обществена услуга.~~

~~2. Превоз на превозни средства, претърпели повреда или авария.~~

~~3. Превоз на товари с моторни превозни средства, чието разрешено товарно тегло, включително това на ремаркетата, не надхвърля шест тона или чието разрешен полезен товар, включително този на ремаркетата, не надхвърля 3.5 тона~~

~~4. Превоз на товари с моторни превозни средства, при който са изпълнени следните условия:~~

~~а) превозваните товари трябва да са собственост на предприятието или да са продадени, купени, отдадени под наем или взети под наем, произведени, екстрахирани, обработени или ремонтирани от предприятието;~~

~~б) целта на пътуването да бъде превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре в предприятието или извън него за негови собствени нужди;~~

~~в) използваните за такъв превоз моторни превозни средства да са управлявани от служители на предприятието;~~

~~г) превозните средства, които превозват товарите, да са собственост на предприятието или да са купени от него на изплащане или да са взети под наем, ако в последния случай отговарят на условията на Директива 84/647/ЕИО на Съвета от 19 декември 1984 г. за използването на някои безшофьори превозни средства за автомобилен превоз на товари²⁷;~~

~~— Тази разпоредба не се прилага при използването на заместящо превозно средство по време на кратка авария на превозното средство, което се използва обикновено;~~

~~д) превозът е само допълнение към основната дейност на предприятието.~~

~~5. Превоз на медицински продукти, уреди, оборудване и други артикули за оказване на спешна медицинска помощ, най-вече при природни бедствия.“~~

²⁷ ОВ L 335, 22.12.1984 г., стр. 72.

↓ 484/2002 приложение
(адаптиран)
→₁ Акт за присъединяване на
Австрия, Швеция и Финландия
чл. 29 и приложение I, т. 166
→₂ Акт за присъединяване от
2003 г.
→₃ 1791/2006 приложение,
т. 6(Б)(2)

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ЕВРОПЕЙСКА ОБЩНОСТ

(а)

(Розов цвят — ☒ формат ☒ DIN A4; ☒ синтетична хартия, 150 g/m² или повече ☒)

(Първа страница на атестацията)

(Текст на официалния език/официалните езици или на един от официалните езици на държавата-членка, издаваща атестацията)

Отличителен знак на държавата-членка (1),
издаваща атестацията

Наименование на компетентната институция или орган

АТЕСТАЦИЯ ЗА ВОДАЧ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО №

**за автомобилен превоз на стоки за чужда сметка, извършван съгласно ~~разрешение~~ ☒ лиценз ☒ на
Общността**

(~~Регламент (ЕИО) № 881/92, последно изменен с Регламент (ЕО) № 484/2002 от 1 март 2002 г.~~ ☒ Регламент (ЕО)
№ [...] ☒)

Настояща ~~атестация~~ атестация свидетелства за това, че въз основа на документите, представени от:

(2).....
.....

водачът:

Име и презиме

Дата и място на ражданеНационалност.....

Вид и номер на документа за самоличност.....

Дата на издаване.....Място на издаване

Номер на атестацията за управление на МПС.....

Дата на издаване.....Място на издаване.....

Номер на социалната осигуровка.....

е нает на работа в съответствие със законовите, подзаконовите и административните разпоредби и, при необходимост, колективните трудови договори, в съответствие с приложимите правила в посочената по-долу държава-членка, относно условията за наемане на работа и професионалното обучение на водачите, приложими в тази държава-членка за осъществяване на автомобилни превози в тази държава:

.....(3)

Конкретни забележки.....

Настоящата атестация е валидна от.....до.....

Издадена в, на.....

.....(4)

(1) Отличителни знаци на държавите-членки: (B) Белгия, ➔₃ (BG) България, ⬅ ➔₂ (CZ) Чешка република, ⬅ (DK) Дания, (D) Германия, ➔₂ (EST) Естония, ⬅ (IRL) Ирландия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (I) Италия, ➔₂ (CY) Кипър, (LV) Латвия, (LT) Литва, ⬅ (L) Люксембург, ➔₂ (H) Унгария, (MT) Малта, ⬅ (NL) Нидерландия, ➔₁ (A) Австрия, ⬅ ➔₂ (PL) Полша, ⬅ (P) Португалия, ➔₃ (RO) Румъния, ⬅ ➔₂ (SLO) Словения, (SK) Словашка република, ⬅ ➔₁ (FIN) Финландия, (S) Швеция, ⬅ (UK) Обединеното кралство.

(2) Наименование или търговско име и пълен адрес на превозвача.

(3) Име на държавата-членка, която е държава на установяване на превозвача.

(4) Подпис и печат на компетентната институция или орган, издаващи сертификата.

(Втора страница на атестацията)

(Текст на официалния език/официалните езици или на един от официалните езици на държавата-членка, издаваща атестацията)

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Настоящата атестация се издава съгласно ~~Регламент (ЕИО) № 881/92 на Съвета от 26 март 1992 г., както е изменен, относно достъпа до пазара при автомобилен превоз на стоки в рамките на Общността до или от територията на държава-членка или при преминаване през територията на една или повече държави-членки~~ ☒ Регламент (ЕО) № [...] от [дата] на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари ☒.

Тоя свидетелства за това, че водачът, чието име е упоменато, е нает на работа в съответствие със законовите, подзаконовите и административните разпоредби и, при необходимост, колективните трудови договори, в съответствие с приложимите правила в държавата-членка, упомената в атестацията, относно условията на наемане на работа и професионалното обучение на водачите на моторно превозно средство, приложими в тази държава-членка за осъществяване на автомобилни превози в тази държава.

Атестацията за водач е собственост на превозвача, който ~~ея~~ предоставя на разположение на упоменатия водач, когато този водач управлява превозно средство (5), с което осъществява превози, като използва разрешително от Общността, издадено на превозвача. Атестацията за водач на моторно превозно средство не може да се преотстъпва. Атестацията за водач е валидна, докато се изпълняват условията, при които е издадена, и подлежи на незабавно връщане на органите, които са ~~ея~~ издали, ако превозвачът не изпълнява условията.

Тоя може да бъде отнет от компетентните органи на държавата-членка, която ~~ея~~ е издала, в частност, когато превозвачът:

- не отговаря на всички условия за използване на атестацията,
- е представил невярна информация относно данните, необходими за издаване или удължаване на атестацията.
- Нотариално заверен препис на атестацията, верен с оригинала, трябва да се съхранява в предприятието на превозвача.
- Оригиналът трябва да се пази в превозното средство и да се представя от водача при поискване от страна на упълномощен инспектор.

(5) „Превозно средство“ е моторно превозно средство, регистрирано в държава-членка, или комбинация от съчленени превозни средства, при която поне моторното превозно средство е регистрирано в държава-членка, използвано изключително за превоз на стоки.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТИЕТО

Регламент 881/92	Регламент 3118/93	Директива 2006/94	Настоящ регламент
Член 1, параграф 1			Член 1, параграф 1
Член 1, параграф 2			Член 1, параграф 2
Член 1, параграф 3			Член 1, параграф 3
			Член 1, параграф 4 нов
		Член 1, параграфи 1 и 2, приложение I; член 2	Член 1, параграф 5
Член 2			Член 2 изменен
Член 3, параграф 1			Член 3
Член 3, параграф 2			Член 4, параграф 1 изменен
Член 3, параграф 3			Член 5, параграф 1 изменен
Член 4			-
Член 5, параграф 1			Член 4, параграф 2 изменен
Член 5, параграф 2			Член 4, параграф 3 изменен
Член 5, параграф 3			Член 4, параграф 4 изменен

Член 5, параграф 4, приложение I, страница 2, параграф 7, второ и трето изречение			Член 4, параграф 6 изменен
Член 5, параграф 5			Член 4, параграф 2
Член 6, параграф 1			Член 5, параграф 2 изменен
Член 6, параграф 2			Член 5, параграф 2 изменен
Член 6, параграф 3			Член 5, параграф 3 изменен
Член 6, параграф 4			Член 5, параграф 4
Член 6, параграф 5			Член 5, параграф 5
Член 7			Член 6
Член 8, параграф 1			Член 7, параграф 1
Член 8, параграф 2			Член 7, параграф 2
Член 8, параграф 3			Член 11, параграф 1 изменен
Член 8, параграф 4			Член 11, параграф 2
Член 9, параграф 1			Член 11, параграф 6 изменен
Член 9, параграф 2			Член 11, параграф 6 изменен
	Член 1, параграф 1		Член 8, параграф 1
	-		Член 8, параграф 2
	-		Член 8, параграф 3

	Член 1, параграф 2		Член 8, параграф 4
	Член 1, параграф 3		Член 8, параграф 5
	Член 1, параграф 4		Член 8, параграф 6
			Член 8, параграф 7 нов
	Член 2		-
	Член 3		-
	Член 4		-
	Член 5		-
	Член 6, параграф 1		Член 9, параграф 1 изменен
	Член 6, параграф 2		-
	Член 6, параграф 3		Член 9, параграф 2
	Член 6, параграф 4		-
	Член 7		-
Член 10			Член 16, параграф 1 изменен
Член 11, параграф 1			Член 10 изменен
Член 11, параграф 2			Член 12, параграф 1 изменен
Член 11, параграф 3			Член 11, параграф 3 изменен
Член 11a			-
	Член 8, параграф 1		Член 10 изменен

	Член 8, параграф 2		Член 12, параграф 2 изменен
	Член 8, параграф 3		Член 12, параграф 2 изменен
	Член 8, параграф 4, първа и трета алинея		-
	Член 8, параграф 4, втора алинея		Член 11, параграф 4 изменен
	Член 8, параграф 4, четвърта и пета алинея		Член 11, параграф 5 изменен
	Член 9		Член 12, параграф 3 изменен
Член 12			Член 17
Член 13			-
Член 14	Член 10		-
	Член 11		-
Член 15	Член 12		Член 18
		Член 3	-
		Член 4	-
		Член 5	-
		Приложение II, III	-
Приложение I			Приложение I
Приложение II			Член 1, параграф 5
Приложение III			Приложение II
	Приложение I		-
	Приложение II		-
	Приложение III		-

	Приложение IV		-
--	---------------	--	---