

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2020/1055 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ
від 15 липня 2020 року
про внесення змін до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та (ЄС) No 1024/2012 з метою їх адаптації до розвитку секторі в автомобільного транспорту

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,
Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, а зокрема його статтю 91 (1),
Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,
Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,
Беручи до уваги висновок Європейського економічного та соціального комітету (1),
Беручи до уваги висновок Комітету регіонів (2),
Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури (3),
Беручи до уваги:

- (1) Досвід впровадження Регламентів (ЄС) No 1071/2009 (4) та (ЄС) No 1072/2009 (5) Європейського Парламенту та Ради показав, що норми цих регламентів пропонують можливості для вдосконалення щодо ряду пунктів
- (2) Наразі, і якщо інше не передбачено національним законодавством, правила щодо доступу до професії автомобільного транспортного оператора не застосовуються до підприємств, які займаються автоперевезеннями виключно за допомогою автомобільних транспортних засобів з дозволеною масою вантажу що перевищує 3,5 тонни або комбінації транспортних засобів, що не перевищують цієї межі
- Збільшується кількість таких підприємств, які беруть участь як у національних, так і в міжнародних транспортних операціях. Як результат, кілька держав-членів вирішили застосувати до цих підприємств правила доступу до професії оператора автомобільного транспорту, передбачені Регламентом (ЄС) № 1071/2009. Для того, щоб уникнути можливих ухилень і забезпечити мінімальний рівень професіоналізації галузі, використовуючи автомобілі, призначені виключно для перевезення вантажів і з допустимою масою вантажу, що не перевищує 3,5 тонн, за загальними правилами, і таким чином наблизити конкурентоспроможність умови між усіма операторами, до цього Регламенту слід внести зміни. Вимоги щодо доступу до цієї професії повинні стати обов'язковими для операторів, які використовують автомобільні транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, призначених виключно для перевезення вантажів та з допустимою масою навантажень, що перевищує 2,5 тонни, але не перевищує 3,5 тонни, що здійснюють міжнародні перевезення.
- (3) Відповідно до Регламенту (ЄС) No 1072/2009, певні види діяльності з міжнародних перевезень звільняються від необхідності отримання ліцензії Співтовариства для виходу на європейський ринок автоперевезень. У рамках організації цього ринку автомобільні автоперевезення, що перевозять вантажі в автомобільних транспортних засобах або комбінаціях транспортних засобів, допустима маса яких не перевищує 2,5 тонни, повинні бути звільнені від необхідності отримання ліцензії Співтовариства або іншого дозволу на перевезення.
- (4) Незважаючи на те, що транспортні засоби з допустимою масою навантажень нижче певного порогу виключаються із сфери дії Регламенту (ЄС) No 1071/2009, цей Регламент надає державам-членам можливість застосовувати до таких транспортних засобів частково або всі його положення.
- (5) В даний час держави-члени мають право забезпечити доступ до професії автомобільного транспортного оператора відповідно до вимог, які є додатковими до тих, що зазначені в Регламенті (ЄС) No 1071/2009. Ця можливість не виявилася необхідною для реагування на імперативні потреби і призвела до розбіжностей щодо такого доступу. Тому його слід скасувати.
- (6) Для боротьби з явищем так званих "компаній поштових скриньок" та для гарантування добросовісної конкуренції та рівних умов на внутрішньому ринку необхідно забезпечити у державі-члені реальну та постійну присутність операторів автомобільних перевезень, створених у цій державі-члені і що ведуть звідти їх транспортний бізнес. Отже, з огляду на досвід, необхідно уточнити та посилити положення щодо існування ефективного та стабільного представництва, уникаючи накладення непропорційного адміністративного тягаря.

(7) Реальна та безперервна присутність у державі-члені створення повинна, зокрема, вимагати, щоб підприємство здійснювало транспортні операції з відповідним технічним обладнанням, розташованим у цій державі-члені.

(8) Регламент (ЄС) No 1071/2009 вимагає від підприємств ефективно та безперервно проводити свої операції з відповідним технічним обладнанням та обладнанням в операційному центрі, що знаходиться в державі-члені установи, і він передбачає додаткові вимоги на національному рівні, найбільш загальні що є обов'язковою вимогою щодо наявності місць для паркування в державі-члені заснування. Однак тих, що застосовуються нерівномірно, вимог недостатньо для забезпечення справжнього зв'язку з цією державою-членом для ефективної боротьби з компаніями-поштовими скриньками та зменшення ризику систематичного каботажу та кочових водіїв, організованих з підприємства, до якого транспортні засоби не повертаються. Враховуючи, що для забезпечення належного функціонування внутрішнього ринку в транспортній галузі можуть знадобитися конкретні правила щодо права заснування та надання послуг, доцільним є подальша гармонізація вимог до установи та посилення вимог пов'язані з наявністю транспортних засобів, що використовуються оператором перевезень у державі-члені заснування. Визначення чіткого мінімального інтервалу, протягом якого транспортний засіб повинен повернутися, також сприяє забезпеченню належного обслуговування цих транспортних засобів за допомогою технічного обладнання, розташованого в державі-члені установи, та полегшує контроль.

Цикл таких повернень повинен бути синхронізований із зобов'язанням транспортного підприємства у Регламенті (ЄС) No 561/2006 Європейського Парламенту та Ради (6) організовувати свої операції таким чином, щоб водій мав можливість повернутися додому в принаймні кожні чотири тижні, щоб обидва зобов'язання могли бути виконані шляхом повернення водія разом із транспортним засобом принаймні кожні другі чотиритижневі цикли. Ця синхронізація зміцнює право водія на повернення та зменшує ризик повернення транспортного засобу лише для виконання цієї нової вимоги до установи. Однак вимога повернутися до держави-члена заснування не повинна вимагати певної кількості операцій, що проводяться в державі-члені заснування, або іншим чином обмежувати можливість операторів надавати послуги на всьому внутрішньому ринку.

(9) Оскільки доступ до професії оператора автомобільного транспорту залежить від доброї репутації відповідного підприємства, потрібні роз'яснення щодо осіб, поведінка яких повинна бути врахована, адміністративних процедур, яких слід дотримуватися, та періодів очікування щодо реабілітації, коли менеджер транспорту втратив добру репутацію.

(10) З огляду на їх потенціал суттєвого впливу на умови добросовісної конкуренції на ринку автомобільних перевезень, до пунктів, що стосуються оцінки доброї репутації, слід додати серйозні порушення національних податкових правил.

(11) З огляду на їх потенціал значного впливу на ринок автомобільних перевезень та соціальний захист робітників, до пунктів, що мають відношення до законодавства, слід додати серйозні порушення правил Союзу щодо відрядження працівників на автомобільному транспорті, каботажу та законодавства, що застосовується до договірних зобов'язань, оцінка доброї репутації.

(12) Враховуючи важливість добросовісної конкуренції на внутрішньому ринку, порушення правил Союзу, що мають відношення до цього питання, включаючи правила доступу на ринок, такі як правила каботажу, повинні враховуватися при оцінці доброї репутації менеджерів транспорту та транспортних підприємств. Умови надання повноважень, відповідно до яких Комісія повинна визначати ступінь серйозності відповідних порушень, повинні бути відповідно роз'яснені.

(13) Національні компетентні органи мали труднощі з визначенням документів, які підприємства можуть подавати для підтвердження свого фінансового стану, зокрема за відсутності завірених річних звітів. Слід уточнити правила щодо доказів, необхідних для підтвердження фінансового стану.

(14) Підприємства, які займаються операторами автомобільних вантажних перевезень за допомогою автомобільних транспортних засобів або комбінованих транспортних засобів, призначених виключно для перевезення вантажів, що беруть

участь у міжнародних перевезеннях та мають допустиму масу вантажу, що перевищує 2,5 тонни, але не більше 3,5 тонн повинні мати мінімальний фінансовий стан, щоб забезпечити наявність у них коштів для здійснення операцій на стабільній та тривалій основі. Однак, оскільки операції, що проводяться з цими транспортними засобами, як правило, мають обмежений розмір, відповідні вимоги до фінансового стану повинні бути менш вимогливими, ніж ті, що застосовуються до операторів, що використовують транспортні засоби, що перевищують цю межу. Поеднання транспортних засобів слід враховувати при визначенні необхідного фінансового стану. Компетентний орган повинен застосовувати вищий рівень фінансових вимог, якщо допустима маса вантажу комбінації транспортних засобів перевищує 3,5 тонни.

(15) З метою підтримання та створення високих стандартів для підприємств, не створюючи негативних наслідків для внутрішнього ринку автомобільних перевезень, державам-членам слід дозволити застосовувати фінансові вимоги, що стосуються використання важких транспортних засобів, також до підприємств, створених на їхній території, щодо транспортні засоби з допустимою масою вантажу, що не перевищує 3,5 тонн.

(16) Для забезпечення надійного сектору автомобільного транспорту та покращення справляння боргів перед органами, що регулюються публічним правом, держави-члени повинні мати можливість вимагати дотримання платіжних зобов'язань перед державними структурами, таких як борги податку на додану вартість та внески на соціальне страхування, та вимагати, щоб підприємство не було предметом провадження, розпочатого для захисту їх активів.

(17) Інформація про транспортних операторів, що міститься у національних електронних реєстрах, повинна бути якомога повнішою та актуальнішою, щоб дозволити національним органам, відповідальним за виконання відповідних правил, мати достатній огляд операторів, що розслідуються. Зокрема, інформація щодо реєстраційного номера транспортних засобів, що перебувають у розпорядженні операторів, та рейтингу ризику для операторів повинна забезпечити кращу національну та транскордонну реалізацію положень Регламентів (ЄС) No 1071/2009 та (ЄС) 1072/2009. Тому до національного електронного реєстру слід внести відповідні зміни.

(18) З метою забезпечення єдиних умов для імплементації цього Регламенту, Комісії слід наділити виконавчі повноваження щодо прийняття, серед іншого, технічних процедур електронних консультацій щодо національних електронних реєстрів інших держав-членів. Це може спричинити процедури, необхідні для забезпечення того, щоб компетентні органи могли отримати доступ до гармонізованого рейтингу ризику підприємства відповідно до статті 9 Директиви 2006/22 / ЄС Європейського Парламенту та Ради (7) під час придорожніх перевірок. Ці повноваження слід здійснювати відповідно до Регламенту (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради (8).

(19) Визначення найбільш серйозного порушення щодо перевищення щоденного часу водіння, як це передбачено у Додатку IV до Регламенту (ЄС) No 1071/2009, не відповідає чинному відповідному положенню, викладеному в Регламенті (ЄС) No 561/2006. Ця невідповідність призводить до невизначеності та розбіжностей між національними органами влади, що призводить до труднощів у застосуванні відповідних норм. Тому це визначення слід уточнити, щоб забезпечити узгодженість двох Регламентів.

(20) Правила щодо національного транспорту, що виконуються тимчасово автоперевізниками-нерезидентами у приймаючій державі-члені („каботаж”), повинні бути чіткими, простими та легкими для виконання, зберігаючи при цьому рівень лібералізації, досягнутий на сьогодні.

(21) Каботажні операції повинні сприяти збільшенню коефіцієнта завантаження важких вантажних автомобілів та зменшенню порожніх пробігів, і повинні бути дозволені, якщо вони не виконуються таким чином, що створює тимчасову або постійну діяльність у відповідній державі-члені. Щоб гарантувати, що каботажні операції не виконуються таким чином, що створює тимчасову або постійну діяльність, перевізникам не слід дозволяти виконувати каботажні операції в одній

і тій же державі-члені протягом певного часу після закінчення періоду каботажних операцій.

(22) Хоча подальша лібералізація, встановлена статтею 4 Директиви Ради 92/106 / ЄЕС (9), порівняно з каботажем згідно Регламенту (ЄС) № 1072/2009, була корисною для сприяння комбінованому транспортуванню і, в принципі, повинна бути збережена, необхідно щоб не використовувати її неправильно. Досвід показує, що в певних частинах Союзу це положення систематично використовувалось для обходу тимчасового характеру каботажу та як основа для постійної присутності транспортних засобів у державі-члені, відмінної від засеування підприємства . Така несправедлива практика може призвести до соціального демпінгу та поставити під загрозу дотримання законодавчої бази щодо каботажу. Отже, для держав-членів має бути можливість відступити від статті 4 Директиви 92/106 / ЄЕС та застосувати положення щодо каботажу в Регламенті (ЄС) № 1072/2009 з метою вирішення таких проблем шляхом введення пропорційного обмеження до безперервної присутності транспортних засобів на їх територіях.

(23) Ефективне та продуктивне застосування правил є необхідною умовою добросовісної конкуренції на внутрішньому ринку. Подальша оцифровка інструментів правозастосування є надзвичайно важливою для звільнення спроможності до примусового виконання, зменшення непотрібного адміністративного тягаря для міжнародних транспортних операторів і, зокрема, малих та середніх підприємств, для кращого націлювання на операторів високого ризику та виявлення шахрайських практик. Слід уточнити засоби, за допомогою яких оператори автомобільного транспорту можуть довести відповідність правилам каботажних перевезень. Придорожній контроль повинен базуватися на транспортних документах і, якщо такі є, на записах тахографів. Для спрощення надання відповідних доказів та поведження з ними компетентними органами, слід визнати засобом підтвердження відповідності використання та передачу електронної транспортної інформації. Формат, який використовується для цієї мети, повинен забезпечувати надійність та достовірність. Враховуючи все більш широке використання ефективного електронного обміну інформацією у транспорті та логістиці, важливо забезпечити узгодженість нормативно-правової бази та встановити положення, що стосуються спрощення адміністративних процедур.

(24) Транспортні підприємства є адресатами привил міжнародних перевезень і, як такі, зазнають наслідків будь-яких порушень, вчинених ними. Однак, щоб запобігти зловживанням підприємств, що укладають контракти на транспортні послуги, з боку автотранспортних перевізників, держави-члени повинні також передбачити чіткі та передбачувані правила щодо санкцій проти вантажовідправників, експедиторів, підрядників та субпідрядників у випадках, коли вони знали, або з усіх відповідних обставин повинні були знати, що транспортні послуги, які вони вводять у дію, є порушеннями Регламенту (ЄС) № 1072/2009.

(25) Європейський орган з питань праці, сфера діяльності якого, як визначено у статті 1 (4) Регламенту (ЄС) 2019/1149 Європейського Парламенту та Ради (10), охоплює Регламент (ЄС) № 1071/2009, відіграє важливу роль у наданні допомоги державам-членам в адекватному забезпеченні виконання норм цього Регламенту. Ця роль стосуватиметься, зокрема, узгоджених перевірок, сприяння співпраці та обміну інформацією між державами-членами, пропаганді та обміну найкращими практиками, підтримці розвитку потенціалу, навчальних та інформаційних кампаній.

(26) Для того, щоб врахувати розвиток ринку та технічний прогрес, повноваження щодо прийняття актів відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу повинні бути делеговані Комісії для внесення змін до Додатків I, II та III до Регламенту (ЄС) № 1071/2009 та внесення змін до додатків I, II та III до Регламенту (ЄС) № 1072/2009. Особливо важливо, щоб під час підготовчої роботи Комісія проводила відповідні консультації, в тому числі на рівні експертів, і щоб ці консультації проводились відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (11) . Зокрема, для забезпечення рівноправної участі у підготовці делегованих актів Європейський Парламент та Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їх експерти систематично мають доступ до засідань експертних груп Комісії, які займаються підготовкою делегованих актів.

(27) Оскільки цілі цього Регламенту, а саме запровадити ступінь гармонізації в певних областях, які досі не узгоджувались законодавством Союзу, зокрема щодо перевезення легкими комерційними транспортними засобами та практикою правозастосування, а також наблизити умови конкуренції та покращити застосування, не може бути в достатній мірі досягнута державами-членами, але, навпаки, через характер цілей, що переслідуються у поєднанні з транскордонним характером автомобільного транспорту, може бути краще досягнута на рівні Союзу, Союз може прийняти заходи відповідно до принцип субсидіарності, викладений у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного в цій статті, цей Регламент не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення поставлених цілей.

(28) Тому до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та Регламенту (ЄС) No 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради (12) слід внести відповідні зміни,

ПРИЙНЯЛИ ЦЕ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

Зміни до Регламенту (ЄС) No 1071/2009

У Регламент (ЄС) No 1071/2009 вносяться такі зміни:

Стаття 1

Зміни до Регламенту (ЄС) No 1071/2009

У Регламент (ЄС) No 1071/2009 вносяться такі зміни:

(1) У статті 1 пункт 4 виправлено таким чином:

(а) пункт (а) замінено таким:

'(а) підприємства, які займаються операцією автоперевезення виключно за допомогою автомобільних транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, допустима маса яких не перевищує 3,5 тонн, що здійснюють виключно національні транспортні операції у своїй державі-члені заснування; '

(b) вставляється такий пункт:

/(aa) підприємства, які займаються операторами автомобільних вантажних перевезень виключно за допомогою автомобільних транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, допустима маса яких не перевищує 2,5 тонн;

(c) пункт (b) замінено таким:

'(b) підприємства, що займаються послугами автомобільного пасажирського транспорту виключно для некомерційних цілей або які мають основне заняття, крім оператора автомобільного пасажирського транспорту; '

(d) додано такий підпункт:

'Для цілей пункту (b) першого підпункту будь-які автомобільні перевезення, крім перевезення за наймом чи винагородою або за власний рахунок, за які не отримується прямої або непрямої винагороди і які прямо чи опосередковано не приносять жодного доходу для водія транспортного засобу і який не пов'язаний з професійною діяльністю, слід вважати перевезення виключно для некомерційних цілей.';

(2) у статті 3 пункт 2 виключено;

(3) Статтю 5 замінено таким:

„Стаття 5

Умови, що стосуються вимоги про заснування

1. Для задоволення вимоги, встановленої в пункті (а) статті 3 (1), у державі-члені організації підприємство повинно:

(а)мати приміщення, в яких воно може отримати доступ до оригіналів своїх основних ділових документів, будь то в електронній або будь-якій іншій формі, зокрема своїх транспортних контрактів, документів, що стосуються транспортних засобів, що перебувають у розпорядженні підприємства, бухгалтерських документів, документів з управління персоналом, трудові договори, документи соціального забезпечення, документи, що містять дані про відправлення вантажів та відження водіїв, документи, що містять дані, що стосуються каботажу, часу водіння та періодів відпочинку, та будь-який інший документ, до якого повинен мати доступ компетентний орган для перевірки відповідності підприємства з умовами, викладеними у цьому Регламенті;

(b)організувати діяльність свого автопарку таким чином, щоб забезпечити повернення транспортних засобів, які перебувають у розпорядженні підприємства та використовуються в міжнародних перевезеннях, до одного з оперативних центрів цієї держави-члена принаймні протягом восьми тижнів після виходу з нього;

(c)бути зареєстрованими в реєстрі комерційних компаній цієї держави-члена або в подібному реєстрі, коли це вимагається національним законодавством;

(d)підлягати оподаткуванню податком на прибуток та, коли це вимагається національним законодавством, мати дійсний реєстраційний номер платника податку на додану вартість;

(e)після надання дозволу, мати у своєму розпорядженні один або кілька транспортних засобів, які зареєстровані або введені в обіг та дозволені до використання відповідно до законодавства цієї держави-члена, незалежно від того, чи ці транспортні засоби перебувають у власності повністю, або, наприклад, утримується за договором купівлі автомобіля у розстрочку або за договором найму або лізингу;

(f)ефективно та постійно здійснювати свою адміністративну та комерційну діяльність із відповідним обладнанням та засобами у приміщеннях, як зазначено у пункті (а), розташованих у цій державі-члені, та ефективно та постійно керувати своїми транспортними операціями, використовуючи транспортні засоби, зазначені у пункті (g), разом із відповідним технічним обладнанням, розташованим в цій державі-члені;

(g)постійно мати в своєму розпорядженні ряд транспортних засобів, які відповідають умовам, викладеним у пункті (e), і водіїв, які зазвичай базуються в оперативному центрі в цій державі-члені, в обох випадках пропорційно обсягу перевезень операції, що здійснюються підприємством.

2. На додаток до вимог, викладених у параграфі 1, держави-члени можуть вимагати, щоб підприємство мало в державі-члені установи:

(а)пропорційно масштабу діяльності підприємства, належним чином кваліфікований адміністративний персонал у приміщенні або менеджер з перевезень, доступний протягом звичайного робочого часу;

(b)пропорційно розміру діяльності підприємства, операційна інфраструктура, відмінна від технічного обладнання, зазначеного у пункті (f) пункту 1, на території цієї держави-члена, включаючи офіс, який працює у звичайний робочий час.';

(4)До статті 6 вносяться такі зміни:

(а)До пункту 1 вносяться такі зміни:

(і)другий підпункт замінено таким:

„Визначаючи, чи відповідає підприємство цій вимозі, держави-члени враховують поведінку цього підприємства, його менеджерів з перевезень, виконавчих директорів та будь-яку іншу відповідну особу, яку може визначити держава-член. Будь-яке посилання в цій статті на засудження, покарання або порушення включає засудження, покарання, понесені або порушені самим підприємством, його

керівниками транспорту, виконавчими директорами та будь-якою іншою відповідною особою, яку може визначити держава-член. ';

(ii) у підпункті (vi) пункту (a) третього підпункту слово «та» виключено;

(iii) до пункту (a) третього підпункту додається такий пункт:

'(vii) податкове законодавство; та ';

(iv) до пункту (b) третього підпункту додаються такі пункти:

'(xi) відрядження робітників на автомобільному транспорті;

(xii) законодавство, що застосовується до договірних зобов'язань;

(xiii) каботаж. ';

(b) абзац 2 замінено таким:

'2. Для цілей пункту (b) третього підпункту пункту 1, коабо транспортне енеджер з перевезень не підприємство було засуджено за тяжке кримінальне правопорушення або зазнало покарання за одне з найбільш серйозних порушень правил Союзу, як зазначено у Додатку IV в одній або декількох державах-членах компетентний орган держави-члена заснування проводить та завершує належним чином та своєчасно адміністративну процедуру, яка включає, якщо це доцільно, інспекцію на місці в приміщенні відповідного підприємства.

Під час адміністративної процедури керівнику транспорту або іншим законним представникам транспортного підприємства, в залежності від обставин, надається право представляти свої аргументи та пояснення.

Під час адміністративної процедури компетентний орган влади повинен оцінити, чи не може внаслідок конкретних обставин втрата доброї репутації представляти собою непропорційну відповідь у конкретному випадку. При цій оцінці компетентний орган враховує кількість серйозних порушень національних правил та правил Союзу, як зазначено у третьому підпункті пункту 1, а також кількість найбільш серйозних порушень правил Союзу, як зазначено у Додатку IV за яких керівник транспорту або транспортне підприємство засуджено або накладено стягнення. Будь-який такий висновок повинен бути належним чином обґрунтованим та обґрунтованим.

Якщо компетентний орган виявить, що втрата доброї репутації буде непропорційною, він вирішить, що відповідне підприємство продовжує користуватися доброю репутацією. Причини такого рішення реєструються у національному реєстрі. Кількість таких рішень зазначається у звіті, зазначеному у статті 26 (1).

Якщо компетентний орган не визнає, що втрата доброї репутації буде непропорційною, засудження або покарання призведе до втрати доброї репутації. ';

(c) додається наступний абзац:

'2a. Комісія приймає виконавчі акти, що встановлюють перелік категорій, типів та ступенів серйозності порушень правил Союзу, зазначених у підпункті (b) третього підпункту параграфу 1, які, на додаток до викладених у Додатку IV, може призвести до втрати доброї репутації. Держави-члени враховують інформацію про ці порушення, включаючи інформацію, отриману від інших держав-членів, при встановленні пріоритетів перевірок відповідно до статті 12 (1).

З цієї метою Комісія має:

(a) визначити категорії та типи порушень, які найчастіше зустрічаються;

(b) визначити ступінь серйозності порушень відповідно до їх потенціалу створити ризик летальних випадків або серйозних травм та спотворити конкуренцію на ринку автомобільних перевезень, в тому числі шляхом недодержання умов праці працівників транспорту;

(с) передбачити частоту виникнення, за якою неодноразові порушення вважатимуться більш серйозними, беручи до уваги кількість транспортних засобів, що використовуються для транспортної діяльності, якою керує керівник транспорту.

Ці імплементаційні акти приймаються відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 25 (3). ';

(5) До статті 7 вносяться такі зміни:

(а) у пункті 1 перший підпункт замінено таким:

'1. Для того, щоб задовольнити вимогу, встановлену в підпункті (с) статті 3 (1), підприємство повинно мати можливість у будь-який час виконувати свої фінансові зобов'язання протягом річного звітного року. На основі річних звітів, засвідчених аудитором або належним чином акредитованою особою, підприємство повинно продемонструвати, що на кожен рік воно має у своєму розпорядженні капітал та резерви на загальну суму щонайменше:

(а) 9000 євро за перший використаний автотранспортний засіб

(b) 5000 євро за кожний додатковий автотранспортний засіб або комбінований транспортний засіб, що має допустиму масу навантаження, що перевищує 3,5 тонни; і

(с) 900 євро за кожен додатковий автотранспортний засіб або комбінований транспортний засіб, що має допустиму масу навантаження, що перевищує 2,5 тонни, але не перевищує 3,5 тонни.

Оператори автомобільних вантажних перевезень виключно за допомогою автомобільних транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, що мають допустиму масу вантажу, що перевищує 2,5 тонни, але не перевищує 3,5 тонни, повинні демонструвати на підставі річних звітів, засвідчених аудитором або належним чином акредитованою особою, що кожного року вони мають у своєму розпорядженні капітал та резерви на загальну суму щонайменше:

(а) 1800 євро за перший використаний транспортний засіб; і

(b) 900 євро за кожен додатковий використаний транспортний засіб.

Держави-члени можуть вимагати, щоб підприємства, засновані на їх території, продемонстрували, що вони мають у своєму розпорядженні для цих транспортних засобів ті самі суми капіталу та резервів, що й для транспортних засобів, зазначених у першому підпункті. У таких випадках компетентний орган відповідної держави-члена повідомляє про це Комісію, і Комісія робить цю інформацію загальнодоступною. ';

(b) додається наступний абзац:

'1а. На додаток до вимог, викладених у параграфі 1, держави-члени можуть вимагати, щоб підприємство, менеджер з перевезень або будь-яка інша відповідна особа, визначена державами-членами, не мали непогашеної неперсональної заборгованості перед органами, що регулюються публічним правом, та не бути банкрутом або не підлягали процедурі неплатоспроможності або ліквідації. ';

(с) абзац 2 замінено таким:

'2. Шляхом відступу від пункту 1 компетентний орган може домовитись або вимагати, щоб підприємство демонструвало свій фінансовий стан за допомогою сертифіката, визначеного компетентним органом, наприклад, банківської гарантії або страховки, включаючи страхування професійної відповідальності від одного або більше банків або інших фінансових установ, включаючи страхові компанії, або іншим обов'язковим документом, що забезпечує солідарну гарантію для підприємства щодо сум, зазначених у пункті 1.

(d) додається наступний абзац:

'2а. Як відступ від пункту 1, за відсутності завірених річних звітів за рік реєстрації підприємства, компетентний орган погоджується, що підприємство демонструє свій фінансовий стан за допомогою сертифіката, такого як банківська гарантія, документ, виданий фінансовою установою, що встановлює доступ до кредиту на ім'я підприємства, або іншим обов'язковим документом, визначеним компетентним органом, який доводить, що підприємство має у своєму розпорядженні суми, зазначені в параграфі 1. ';

(6) До статті 8 вносяться такі зміни:

(а) параграф 5 замінено таким:

'5. Держави-члени можуть сприяти періодичному навчанню з предметів, перелічених у Додатку I, з інтервалом у три роки, щоб гарантувати, що особа або особи, зазначені в параграфі 1, достатньо обізнані про розвиток у цьому секторі. ';

(b) пункт 9 замінено таким:

'9. Комісія уповноважена приймати делеговані акти відповідно до статті 24а щодо внесення змін до додатків I, II та III з метою їх адаптації до розвитку ринку та технічного прогресу. ';

(7) у статті 9 додано наступний параграф:

'3. З метою надання ліцензії автомобільному автоперевіснику, який експлуатує лише автомобільні транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, допустима маса яких не перевищує 3,5 тонн, держави-члени можуть вирішити звільнити від іспитів, зазначених у статті 8 (1) особи, які надають докази того, що протягом 10 років до 20 серпня 2020 року вони постійно керували підприємством такого ж типу. ';

(8) у частині 4 статті 11 третій підпункт виключено;

(9) До статті 12 вносяться такі зміни:

(а) абзац 1 замінено таким:

'1. Компетентні органи повинні регулярно моніторити, чи підприємства, яким вони дозволили займатися діяльністю автомобільного транспортного оператора, продовжують виконувати вимоги, викладені у статті 3 цього Регламенту. З цією метою держави-члени проводять перевірки, включаючи, де це доречно, виїзні інспекції в приміщеннях відповідного підприємства, спрямовані на ті підприємства, які класифікуються як такі, що становлять підвищений ризик. З цією метою держави-члени поширюють систему рейтингу ризиків, встановлену ними відповідно до статті 9 Директиви 2006/22 / ЄС Європейського Парламенту та Ради (* 1), щоб охопити всі порушення, зазначені у статті 6 цього Регламенту.

(* 1) Директива 2006/22 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламентів (ЄС) No 561/2006 та (ЄС) No 165/2014 та Директиви 2002/15 / ЄС щодо соціального законодавства, що стосується діяльності на автомобільному транспорті, та скасування Директиви Ради 88/599 / ЄЕС (ОВ L 102, 11.4.2006, с. 35). ';

(b) у пункті 2 другий підпункт виключено;

(10) у статті 13 (1) пункт (с) замінено таким:

'(с) строк, що не перевищує шести місяців, коли вимога про фінансовий стан не була виконана, щоб продемонструвати, що ця вимога знову задовольняється на постійній основі. ';

(11) До статті 14 вносяться такі зміни:

(а) у пункті 1 додається такий підпункт:

`` Компетентний орган не повинен реабілітувати менеджера транспорту раніше, ніж через рік з дня втрати доброї репутації, і, в будь-якому випадку, не раніше, ніж менеджер транспорту продемонстрував, що пройшов відповідну підготовку протягом, як мінімум, періоду три місяці або склав іспит з предметів, перелічених у частині I Додатка I до цього Регламенту. ';

(b) абзац 2 замінено таким:

'2. Якщо і до тих пір, поки реабілітаційні заходи не будуть прийняті відповідно до відповідних положень національного законодавства та пункту 1 цієї статті, свідоцтво про професійну компетентність, зазначене у статті 8 (8) керівника транспорту, який був визнаний непридатним, не повинен більше діяти в будь-якій державі-члені. ';

(12) До статті 16 вносяться такі зміни:

(a) У пункт 2 вносяться такі зміни:

(i) пункт (c) замінено таким:

'(C) імена імена менеджерів з перевезень, визначених такими, що відповідають вимогам, викладеним у статті 3, що стосуються доброї репутації та професійної компетентності, або, за необхідності, імені законного представника; ';

(ii) додаються такі пункти:

'(G) реєстраційні номери транспортних засобів, що перебувають у розпорядженні підприємства відповідно до пункту (g) статті 5 (1);

(h) кількість людей, зайнятих у підприємстві на 31 грудня попереднього року, яка реєструється у національному реєстрі до 31 березня кожного року;

(i) рейтинг ризику підприємства відповідно до статті 9 (1) Директиви 2006/22 / ЄС. ';

(iii) другий, третій та четвертий підпункти замінюються таким:

„Дані, зазначені в підпунктах (a) - (d) першого підпункту, мають бути загальнодоступними відповідно до відповідних положень про захист персональних даних.

Держави-члени можуть вибрати збереження даних, зазначених у пунктах (e) - (i) першого підпункту, в окремих реєстрах. У таких випадках дані, зазначені у підпунктах (e) та (f), надаються за запитом або мають бути безпосередньо доступними для всіх компетентних органів відповідної держави-члена. Запитувана інформація надається протягом п'яти робочих днів з моменту отримання запиту.

Дані, зазначені у пунктах (g), (h) та (i) першого підпункту, повинні бути доступні компетентним органам під час прикордонних перевірок не пізніше 12 місяців з моменту набрання чинності імплементаційним актом, прийнятим відповідно до пункту 6, із зазначенням функціональних можливостей, які дозволяють надавати дані компетентним органам під час прикордонних перевірок.

Дані, зазначені в підпунктах (e) - (i) першого підпункту, мають бути доступними лише іншим органам, крім компетентних органів, якщо ці органи належним чином наділені повноваженнями, що стосуються нагляду та накладення стягнень у секторі автомобільного транспорту та їх посадові особи присягаються на збереження таємниці або в іншому випадку підпадають під офіційне зобов'язання щодо таємниці. ';

(b) параграф 4 замінено таким:

'4. Держави-члени вживають усіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб усі дані, що містяться в національному електронному реєстрі, були збереженими та точними. ';

(c) у пункті 6 додаються такі підпункти:

До 14 місяців після прийняття імплементаційного акта щодо загальної формули для розрахунку рейтингу ризику, як зазначено у статті 9 (1) Директиви 2006/22 / ЄС, Комісія повинна прийняти виконавчі акти, що визначають функціональні можливості, що дозволяють дані, зазначені у підпунктах (g), (h) та (i) першого підпункту параграфу 2, повинні бути надані компетентним органам під час перевірок на дорогах.

Ці виконавчі акти приймаються відповідно до консультативної процедури, зазначеної у статті 25 (2). ';

(d) пункт 7 виключено;

(13) Стаття 18 замінюється таким:

„Стаття 18

Адміністративне співробітництво між державами-членами

1. Держави-члени призначають національний контактний пункт, відповідальний за обмін інформацією з іншими державами-членами щодо застосування цього Регламенту. Держави-члени направляють Комісії імена та адреси своїх національних контактних пунктів до 4 грудня 2011 року. Комісія складає перелік усіх контактних пунктів та передає його державам-членам.

2. Компетентні органи держав-членів тісно співпрацюють та швидко надають один одному взаємодопомогу та будь-яку іншу відповідну інформацію з метою сприяння впровадженню та застосуванню цього Регламенту.

3. Компетентні органи держав-членів обмінюються інформацією про засудження та покарання за будь-які серйозні порушення, зазначені у статті 6 (2). Держава-член, яка отримала повідомлення про серйозне порушення, зазначене у статті 6 (2), яке призвело до засудження або покарання в іншій державі-члені протягом попередніх двох років, реєструє це порушення у своєму національному електронному реєстрі.

4. Держави-члени відповідають на запити про інформацію від усіх компетентних органів інших держав-членів та проводять перевірки, інспекції та розслідування щодо дотримання вимоги, встановленої в пункті (a) статті 3 (1), операторами автомобільних перевезень, створеними на їх території. Такі запити на інформацію можуть включати доступ до документів, необхідних для підтвердження того, що умови, встановлені у статті 5, виконуються. Запити на отримання інформації компетентними органами держав-членів повинні бути належним чином оформлені та обґрунтовані. З цією метою запити повинні включати достовірні вказівки на можливі порушення пункту (a) статті 3 (1), вказувати мету запиту та вказувати достатньо детально інформацію та документи, які вимагаються.

5. Держави-члени подають інформацію, запитувану іншими державами-членами відповідно до пункту 4, протягом 30 робочих днів з моменту отримання запиту. Держави-члени можуть взаємно домовитись про коротший термін.

6. Якщо запитувана держава-член вважає, що запит недостатньо обґрунтований, вона інформує про це запитувачу державу-член протягом 10 робочих днів з моменту отримання запиту. Запитувача держава-член додатково обґрунтовує запит. Якщо запитувача держава-член не може додатково обґрунтувати запит, запитувана держава-член може відхилити запит.

7. Якщо складно виконати запит на інформацію або провести перевірки, інспекції чи розслідування, запитувана держава-член інформує про це запитувачу державу-член протягом 10 робочих днів з моменту отримання запиту, вказуючи причини складності. Зацікавлені держави-члени обговорюють між собою з метою пошуку рішення будь-якої порушеної труднощі. У разі постійних затримок у наданні інформації запитувачій державі-члену Комісія повинна бути проінформована та вжити відповідних заходів.

8. Обмін інформацією, згаданий у пункті 3, здійснюється через систему обміну повідомленнями, а саме Європейські реєстри підприємств автомобільного транспорту (ERRU), створені Регламентом Комісії (ЄС) № 1213/2010 (* 2). Адміністративне співробітництво та взаємодопомога між компетентними органами держав-членів, передбачені в параграфах 4 - 7, здійснюються через Інформаційну систему внутрішнього ринку (ICB), створену Регламентом (ЄС) No 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради (* 3). Для цього кожна держава-член може призначити контактний пункт, зазначений у пункті 1, компетентним органом та інформувати про це Комісію через ІМІ.

9. Держави-члени забезпечують, щоб інформація, передана їм згідно з цією статтею, використовувалася лише стосовно питань, щодо яких вона була запитана. Будь-яка обробка персональних даних повинна здійснюватися виключно з метою дотримання цього Регламенту і повинна відповідати Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради (* 4).

10. Взаємна адміністративна співпраця та допомога надаються безкоштовно.

11. Запит на інформацію не заважає компетентним органам вживати заходів відповідно до відповідного національного законодавства та законодавства Союзу для розслідування та запобігання передбачуваних порушень цього Регламенту.

(* 2) Регламент Комісії (ЄС) № 1213/2010 від 16 грудня 2010 року, що встановлює загальні правила щодо взаємозв'язку національних електронних реєстрів підприємств автомобільного транспорту (ОВ L 335, 18.12.2010, с. 21). "

(* 3) Регламент (ЄС) No 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року про адміністративну співпрацю через Інформаційну систему внутрішнього ринку та про скасування Рішення Комісії 2008/49 / ЄС („Регламент ІМІ“) (ОВ L 316, 14.11.2012, с. 1). "

(* 4) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб при обробці персональних даних та про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95 / 46 / ЄС (Загальний регламент про захист даних) (ОВ L 119, 4.5.2016, с. 1). ' ; "

(14) у статті 23 додаються такі параграфи:

`` Шляхом відступу від статті 1 (2), 21 травня 2022 року автомобільні перевізники, які здійснюють міжнародні транспортні операції виключно за допомогою моторних транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, допустима маса вантажу яких не перевищує 3,5 тони, повинні бути звільнені від положень цього Регламенту, якщо законодавством держави-члена заснування не передбачено інше.

Шляхом відступу від статті 16 (2), вимога про включення рейтингу ризику підприємств до національних електронних реєстрів застосовується з 14 місяців після набрання чинності імплементаційним актом щодо загальної формули для розрахунку зазначеного рейтингу ризику відповідно до статті 9 (1) Директиви 2006/22 / ЄС. ' ;

(15) Стаття 24 виключена;

(16) додається така стаття:

Стаття 24а

Повноваження делегації

1. Повноваження приймати делеговані акти наділяються Комісією за умови, встановленої цією статтею.

2. Повноваження приймати делеговані акти, зазначені у статті 8 (9), передаються Комісії на невизначений період з 20 серпня 2020 року.

3. Делегування повноважень, зазначене у статті 8 (9), може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності на наступний день після опублікування рішення в Офіційному віснику Європейського Союзу або на більш пізню дату, зазначену в ньому. Це не впливає на дію будь-яких делегованих актів, що вже діють.

4. Перед прийняттям делегованого акта Комісія консультиється з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (* 5).

5. Як тільки вона приймає делегований акт, Комісія одночасно повідомляє про це Європейський Парламент та Раду.

6. Делегований акт, прийнятий згідно зі статтею 8 (9), набирає чинності лише у тому випадку, якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили заперечень протягом двох місяців після повідомлення Європейському Парламенту та Раді про цей акт, або якщо, до закінчення цього періоду Європейський парламент та Рада поінформували Комісію, що не будуть заперечувати. Цей період продовжується на два місяці за ініціативою Європейського парламенту або Ради.

(* 5) ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1. ' ; "

(17) До статті 25 вносяться такі зміни:

(а) абзац 2 замінено таким:

'2. При посиланні на цей параграф застосовується стаття 4 Регламенту (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради (* 6).

(* 6) Регламент (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13). ' ; "

(b) абзац 3 замінено таким:

'3. Коли робиться посилання на цей параграф, застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. ' ;

(18) До статті 26 вносяться такі зміни:

(а) заголовок замінено таким:

'Звітність та огляд';

(b) у пункті 1 пункт (b) замінено таким:

'(В) кількість дозволів, виданих відповідно до цього Регламенту, за роками та за видами, кількість призупинених дозволів, кількість відкликаних дозволів, кількість заяв про непридатність та причини, на яких ґрунтувались ці рішення. Звіти, що стосуються періоду після 21 травня 2022 року, також повинні включати розподіл цих статей за:

(i) операторами автомобільного пасажирського транспорту;

(ii) операторами автомобільних вантажних перевезень, що використовують виключно моторні транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, допустима маса навантажених яких не перевищує 3,5 тонн; і

(iii) усіма іншими операторами автомобільних вантажних перевезень; ' ;

(c) додаються такі абзаци:

3. Кожні два роки держави-члени звітують перед Комісією про запити, зроблені ними відповідно до статті 18 (4) - (9), про відповіді, отримані від інших держав-членів, та про дії, які вони вживали на основі наданої інформації .

4. До 21 серпня 2023 р. На основі інформації, зібраної Комісією згідно з пунктом 3, та на підставі подальших доказів, Комісія представляє детальний звіт Європейському Парламенту та Раді про масштаби адміністративного співробітництва між Державами-членами щодо будь-яких можливих недоліків у цьому відношенні та можливих шляхів вдосконалення співпраці. На основі цього звіту він повинен оцінити, чи потрібно пропонувати додаткові заходи.

5. Комісія оцінить виконання цього Регламенту до 21 серпня 2023 року та звітує перед Європейським Парламентом та Радою про застосування цього Регламенту.

6. Після звіту, зазначеного в параграфі 5, Комісія регулярно оцінює цей Регламент та подає результати оцінки Європейському Парламенту та Раді.

7. За необхідності до звітів, зазначених у пунктах 5 та 6, додаються відповідні законодавчі пропозиції. ';

(19) До Додатку IV вносяться такі зміни:

(а) заголовок замінено таким:

„Найбільш серйозні порушення з метою статті 6 (2)“;

(b) у пункті 1 пункт (b) замінено таким:

'(b) перевищення протягом щоденного робочого періоду граничного щоденного часу водіння з відривом 50% або більше. ';

(c) пункт 2 замінено таким:

'2. Відсутність тахографа та / або обмежувача швидкості, або наявність у транспортному засобі та / або використання шахрайського пристрою, здатного змінювати записи записуючого обладнання та / або обмежувача швидкості, або фальсифікація записів або даних, завантажених з тахографа та / або картка водія. '.

Стаття 2

Зміни до Регламенту (ЄС) No 1072/2009

До Регламенту (ЄС) No 1072/2009 вносяться такі зміни:

(1) У статті 1 пункт 5 змінюється таким чином:

(a) пункт (c) замінено таким:

'(c) до 20 травня 2022 р .: перевезення вантажів на транспортних засобах, дозволена маса яких не перевищує 3,5 т; ';

(b) вставляється такий пункт:

'(ca) з 21 травня 2022 року: перевезення вантажів на транспортних засобах, допустима маса яких не перевищує 2,5 тонни; ';

(2) До статті 4 вносяться такі зміни:

(a) у пункті 2 третій підпункт виключено;

(b) параграф 4 замінено таким:

'4. Ліцензія Співтовариства та засвідчені справжні копії повинні відповідати зразку, викладеному в Додатку II, який також встановлює умови, що регулюють його використання. Вони повинні містити принаймні два захисні елементи, перелічені в Додатку I.

У випадку транспортних засобів, що використовуються для перевезення вантажів, дозволена маса яких не перевищує 3,5 тонн і для яких нижчі фінансові вимоги, встановлені в другому підпункті статті 7 (1) Регламенту (ЄС) № 1071 / 2009, орган, що видав документ, повинен записати в розділі «особливі зауваження» ліцензії Співтовариства або його засвідченої справжньої копії: «≤ 3,5 т».

Комісія уповноважена приймати делеговані акти відповідно до статті 14b для внесення змін до Додатків I та II з метою їх адаптації до технічного прогресу.';

(3) у статті 5 пункт 4 замінено таким:

'4. Комісія уповноважена приймати делеговані акти відповідно до статті 14b для внесення змін до Додатку III з метою пристосування його до технічного прогресу.'

(4) До статті 8 вносяться такі зміни:

(a) додається наступний абзац:

'2a. Автоперевізникам не дозволяється виконувати каботажні операції з одним і тим же транспортним засобом, або, у випадку поєднаної комбінації, моторним транспортним засобом цього самого транспортного засобу, в одній і тій же державі-члені протягом чотирьох днів після закінчення своєї каботажної операції Держава-член.'

(b) у параграфі 3 перший підпункт замінено таким:

'3. Національні служби перевезення автомобільних вантажів, що здійснюються у приймаючій державі-члені нерезидентом, перевізник вважається таким, що відповідає цьому Регламенту, лише якщо перевізник може надати чіткі докази попереднього міжнародного перевезення та кожної послідовної проведеної каботажної операції. У випадку, якщо транспортний засіб знаходився на території приймаючої держави-члена протягом чотирьох днів, що передували міжнародному перевезенню, перевізник також повинен надати чіткі докази всіх операцій, які були проведені за цей період.'

(c) додається наступний абзац:

'4a. Докази, зазначені у параграфі 3, повинні бути представлені або передані уповноваженому інспектору держави перебування на вимогу та протягом тривалості дорожньої перевірки. Вони можуть бути представлені або передані в електронному вигляді з використанням структурованого формату, що підлягає перегляду, який може бути використаний безпосередньо для зберігання та обробки комп'ютерами, наприклад, електронної накладної (e-CMR) відповідно до Додаткового Женевського протоколу до Конвенції про міжнародний контракт. Перевезення вантажів автомобільним транспортом (CMR) щодо електронної накладної від 20 лютого 2008 року. Під час придорожньої перевірки водієві дозволяється зв'язуватися з головним офісом, менеджером транспорту або будь-якою іншою особою чи організацією, щоб забезпечити перед кінець придорожньої перевірки, будь-які докази, зазначені у пункті 3.'

(d) До пункту 5 вносяться такі зміни:

'5. Будь-який автоперевізник, який має право в державі-члені установи здійснювати автомобільні вантажоперевезення за наймом або винагородою, зазначеними в пунктах (a) - (ca) статті 1 (5), відповідно до законодавства цієї держави-члена, має право на умовах визначених у цій главі для здійснення, в залежності від обставин, каботажних операцій одного виду або каботажних операцій з транспортними засобами тієї самої категорії.'

(5) До статті 10 вносяться такі зміни:

(a) у параграфі 3 перший підпункт замінено таким:

'3. Комісія вивчає ситуацію на підставі, зокрема, відповідних даних, і після консультацій з комітетом, створеним відповідно до статті 42 (1) Регламенту (ЄС)

№ 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (* 7) приймає рішення протягом одного місяця з моменту отримання запиту держави-члена, чи необхідні захисні заходи, та приймає їх, якщо вони необхідні.

(* 7) Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, що скасовує Регламент Ради (ЄС) № 3821/85 про реєстраційні пристрої на автомобільному транспорті та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту (ОВ L 60, 28.2.2014, с. 1). '; "

(b) додано наступний абзац:

7. На додаток до пунктів 1-6 цієї статті та шляхом відступу від статті 4 Директиви 92/106 / ЄС, держави-члени можуть, за необхідності, уникнути зловживання останнім положенням шляхом надання необмежених та безперервних послуг, що складаються з початкових або кінцевих відрізків доріг у приймаючій державі-члені, які є частиною комбінованих перевезень між державами-членами, передбачають, що стаття 8 цього Регламенту застосовується до перевізників, коли вони виконують такі початкові та / або кінцеві відрізків маршруту дорожнього перевезення в межах цієї держави-члена. Що стосується таких відрізків автоперевезень, держави-члени можуть передбачити більш тривалий період, ніж семиденний термін, передбачений частиною 2 статті 8 цього Регламенту, і можуть передбачити коротший період, ніж чотириденний період, передбачений у статті 8 (2а) цього Регламенту. Застосування статті 8 (4) цього Регламенту до таких транспортних операцій не повинно шкодити вимогам, що впливають з Директиви 92/106 / ЄС. Держави-члени, які використовують відступ, передбачений у цьому пункті, повідомляють про це Комісію перед застосуванням своїх відповідних національних заходів. Вони переглядають ці заходи принаймні раз на п'ять років та повідомляють про результати такого перегляду Комісію. Вони публічно публікують правила, включаючи тривалість відповідних періодів. ';

(б) додається така стаття:

Стаття 10а

Перевірки

1. З метою подальшого виконання зобов'язань, викладених у цій главі, держави-члени забезпечують застосування на їхній території узгодженої національної стратегії правозастосування. Ця стратегія зосереджується на підприємствах з високим рейтингом ризику, як зазначено у статті 9 Директиви 2006/22 / ЄС Європейського Парламенту та Ради (* 8).

2. Кожна держава-член повинна забезпечити, щоб перевірки, передбачені статтею 2 Директиви 2006/22 / ЄС, включали перевірку каботажних операцій, де це доречно.

3. Принаймні двічі на рік держави-члени проводять узгоджені придорожні перевірки каботажних операцій. Такі перевірки проводяться одночасно національними органами, відповідальними за дотримання правил у галузі автомобільних перевезень двох або більше держав-членів, кожна національна влада діє на своїй території. Держави-члени можуть поєднувати цю діяльність із діяльністю, передбаченою статтею 5 Директиви 2006/22 / ЄС. Національні контактні пункти, визначені відповідно до статті 18 (1) Регламенту (ЄС) № 1071/2009, обмінюються інформацією про кількість та тип порушень, виявлених після узгоджених придорожніх перевірок.

8. / ЄС щодо соціального законодавства, що стосується діяльності на автомобільному транспорті, та скасування Директиви Ради 88/599 / ЄС (ОВ L 102, 11.4.2006, с. 35). '; "

(7) додаються такі статті:

Стаття 14а

Відповідальність

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій проти вантажовідправників, експедиторів, підрядників та субпідрядників за невиконання розділів II та III, якщо вони знали або, з огляду на всі відповідні обставини, повинні були знати, що транспортні послуги, які вони доручили, включають порушення цього Регламенту.

Стаття 14b

Повноваження делегації

1. Повноваження приймати делеговані акти наділяються Комісією за умови, встановленої цією статтею.
2. Повноваження приймати делеговані акти, зазначені у статті 4 (4) та статті 5 (4), передаються Комісії на невизначений термін, починаючи з 20 серпня 2020 року.
3. Делегування повноважень, зазначених у статті 4 (4) та статті 5 (4), може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності на наступний день після опублікування рішення в Офіційному віснику Європейського Союзу або на більш пізню дату, зазначену в ньому. Це не впливає на дію будь-яких делегованих актів, що вже діють.
4. Перед прийняттям делегованого акта Комісія консультується з експертами, призначеними кожною державою-членом, відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (* 9).
5. Як тільки вона приймає делегований акт, Комісія одночасно повідомляє про це Європейський Парламент та Раду.
6. Делегований акт, прийнятий згідно зі статтею 4 (4) та статтею 5 (4), набирає чинності лише у тому випадку, якщо Європейський Парламент або Рада не висловили заперечень протягом двох місяців з моменту повідомлення про це Європейський Парламент та Рада, або якщо до закінчення цього періоду Європейський Парламент та Рада повідомили Комісію, що вони не будуть заперечувати. Цей період продовжується на два місяці за ініціативою Європейського парламенту або Ради.

(* 9) ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1. ' ;"

(8) Статтю 15 виключено;

(9) Стаття 17 замінюється таким:

„Стаття 17

Звітність та огляд

1. Не пізніше 31 березня кожного другого року держави-члени повідомляють Комісію про кількість перевізників, що мають ліцензії Співтовариства на 31 грудня кожного з попередніх двох років, і про кількість засвідчених копій, що відповідають транспортним засобам в обігу на цю дату. Звіти, що стосуються періоду після 20 травня 2022 року, також повинні включати розподіл цих предметів автотранспортними перевізниками, що здійснюють міжнародні транспортні операції, виключно на транспортних засобах, допустима маса яких не перевищує 3,5 тонн, та решта автотранспортних операторів .
2. Не пізніше 31 березня кожного другого року держави-члени повідомляють Комісію про кількість атестацій водіїв, виданих у кожному з попередніх двох календарних років, а також загальну кількість атестацій водіїв, що перебувають в обігу на 31 грудня кожного з попередніх двох років. Звіти, що стосуються періоду після 20 травня 2022 р., Також повинні включати розбивку цих автотранспортних операторів, які здійснюють міжнародні транспортні операції виключно транспортними засобами, допустима маса яких не перевищує 3,5 т, а також інших транспортних операторів.
3. Не пізніше 21 серпня 2022 року держави-члени направляють Комісії свою національну стратегію забезпечення, прийняту відповідно до статті 10а.

Щонайпізніше до 31 березня кожного року держави-члени інформують Комісію про оперативні дії, здійснені у попередньому календарному році відповідно до статті 10а, включаючи, де це доречно, кількість проведених перевірок. Ця інформація включає кількість перевірених транспортних засобів.

4. Комісія складає звіт про стан ринку автотранспорту в Союзі до 21 серпня 2024 року. Звіт повинен містити аналіз ринкової ситуації, включаючи оцінку ефективності контролю та розвитку умов зайнятості в професія.

5. Комісія оцінить імплементацію цього Регламенту, зокрема вплив змін до статті 8, внесених Регламентом (ЄС) 2020/1055 Європейського Парламенту та Ради (* 10), до 21 серпня 2023 року та звітує до Європейського Парламенту та Ради щодо застосування цього Регламенту.

6. Після звіту, зазначеного в параграфі 5, Комісія регулярно оцінює цей Регламент та подає результати оцінки до Європейського Парламенту та Ради.

7. За необхідності до звітів, зазначених у параграфах 5 та 6, додаються відповідні законодавчі пропозиції.

(* 10) Регламент (ЄС) 2020/1055 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та (ЄС) No 1024/2012 з метою їх адаптації до розвитку в секторі автомобільного транспорту (ОВ L 249, 31.7.2020, с. 17). ". "

Стаття 3

Зміни до Регламенту (ЄС) No 1024/2012

У Додатку до Регламенту (ЄС) No 1024/2012 додається такий пункт:

'15. Регламент (ЄС) No 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює загальні правила щодо умов, яких слід дотримуватися для здійснення професії автомобільного транспортного оператора, та скасовує Директиву Ради 96/26 / ЄС (* 11): Стаття 18 (8).
Стаття 4

Набрання чинності

Цей Регламент набирає чинності на двадцятий день після його опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу.

Він застосовується з 21 лютого 2022 року.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та застосовується безпосередньо в усіх державах-членах.

Вчинено в Брюсселі, 15 липня 2020 року.

За Європейський парламент

Президент

Д.М. САССОЛІ

ЗА Ради ЄС

Президент

Дж. КЛОЕКНЕР

(1) ОВ С 197, 8.6.2018, с. 38.

(2) ОВ С 176, 23.5.2018, с. 57.

(3) Позиція Європейського парламенту від 4 квітня 2019 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та позиція Ради у першому читанні від 7 квітня 2020 року (ОВ С 153, 7.5.2020, с. 1). Позиція Європейського парламенту від 9 липня 2020 року (ще не опублікована в Офіційному віснику).

(4) Регламент (ЄС) No 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює спільні правила щодо умов, яких слід дотримуватися для заняття діяльності оператора автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради 96/26 / ЄС (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 51).

(5) Регламент (ЄС) No 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних вантажних перевезень (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 72).

(6) Регламент (ЄС) No 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту, та внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) No 3821/85 та (ЄС) No 2135/98 та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) No 3820/85 (ОВ L 102, 11.4.2006, с. 1).

(7) Директива 2006/22 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламентів (ЄС) No 561/2006 та (ЄС) No 165/2014 та Директиви 2002/15 / ЄС щодо соціального законодавства, що стосується автомобільної транспортної діяльності, та скасування Директиви Ради 88/599 / ЄЕС (ОВ L 102, 11.4.2006, с. 35).

(8) Регламент (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13).

(9) Директива Ради 92/106 / ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення загальних правил для певних видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (ОВ L 368, 17.12.1992, с. 38).

(10) Регламент (ЄС) 2019/1149 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2019 року про створення Європейського органу з питань праці, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) No 883/2004, (ЄС) No 492/2011 та (ЄС) 2016/589 та скасування Рішення (ЄС) 2016/344 (ОВ L 186, 11.7.2019, с. 21).

(11) ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1.

(12) Регламент (ЄС) No 1024/2012 Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року про адміністративну співпрацю через Інформаційну систему внутрішнього ринку та скасування Рішення Комісії 2008/49 / ЄС ('` Регламент IMI ') (ОВ L 316, 14.11.2012, с. 1).