



Брюксел, 7.3.2017 г.
COM(2017) 116 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно прилагането през периода 1 януари 2013 г. — 31 декември 2014 г. на
определени разпоредби на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за установяване на общи
правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на
професията автомобилен превозвач**

**(Втори доклад на Комисията относно прилагането от държавите членки на
определени разпоредби относно достъпа до професията автомобилен превозвач)**

I. Въведение

Настоящият доклад се отнася до упражняването на дейността („професията“) автомобилен превозвач в държавите членки и има за цел осигуряване на по-строг мониторинг на прилагането на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета¹ (наричан по-долу „Регламент (ЕО) № 1071/2009“). Този регламент се прилага за всички предприятия, установени в ЕС, които упражняват дейността автомобилен превозвач, както и за тези, които имат намерение да упражняват тази дейност. Дейността на автомобилните превозвачи обхваща превозите както на товари², така и на пътници³. Някои категории предприятия — например използващите моторни превозни средства с маса в натоварено състояние под 3,5 тона — са освободени от разпоредбите на регламента⁴. В Регламент (ЕО) № 1071/2009 също така се определят общите правила за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач на товари и на пътници.

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

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

¹ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Предаване на данни

Настоящият документ е вторият доклад, изготвен в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009, и обхваща периода от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2014 г. Първият доклад⁵ обхващаше периода от 4 декември 2011 г. (датата, от която започва да се прилага регламентът) до 31 декември 2012 г. Настоящият отчетен период се синхронизира с доклада относно прилагането на социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт⁶, както се изисква в член 26, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009. Това синхронизиране дава възможност на държавите членки и на

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014 г.

⁶ Посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

заинтересованите страни да придобият цялостна представа за сектора по отношение на вътрешния пазар и социалните разпоредби в рамките на един и същ отчетен период.

Въпреки задължението за докладване, установено в член 26 от регламента, към момента на изготвяне на настоящия доклад все още не бяха представени националните доклади на шест държави членки — Австрия, Белгия, Кипър, Унгария, Нидерландия и Португалия. Тъй като някои държави членки сериозно просрочиха крайния срок за представяне на своите данни (30 септември 2015 г.), настоящият доклад на Комисията беше изготвен със значително закъснение. Някои от националните доклади не съдържаха цялата необходима информация, което затрудни извършването на подробен анализ. В няколко случая представените данни се отнасяха до период, различен от референтния.

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

Тъй като държавите членки, които представиха доклади по време на настоящия отчетен период, не са същите, представили доклади през първия отчетен период, а продължителността на отчетните периоди е различна⁷, не беше възможно да се направят сравнения между двата отчетни периода, а и във всеки случай тези сравнения не биха довели до съдържателни заключения. Поради това в настоящия доклад не са правени сравнения.

Комисията възложи провеждането на проучване относно последващата оценка на регламенти (ЕО) № 1071/2009 и (ЕО) № 1072/2009⁸. Настоящият доклад се основава на информация от въпросното проучване, когато това е уместно.

III. Анализ на данните относно дейността на автомобилните превозвачи

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

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

Както е предвидено в член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, освен четирите изисквания, посочени в регламента (действително и трайно установяване, добра репутация, необходима финансова стабилност и професионална компетентност),

⁷ Около една година за първия отчетен период и две години за втория отчетен период.

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

при определени условия някои държави членки налагат допълнителни национални изисквания, които трябва да бъдат спазени с цел допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач. Така например в Словакия е добавено изискване, според което възрастта на ръководителите на транспортната дейност не може да е по-малка от 21 години. В Австрия от автомобилните превозвачи се изисква да разполагат с необходимия брой паркоместа извън платното за движение в съответната или в друга община, разположена в същия или съседен административен окръг. В Испания съществува допълнително изискване кандидатите да имат три превозни средства с полезна товароносимост от поне 60 тона⁹. Франция, Италия и Латвия решиха да разширят обхвата на задължението за спазване на изискванията за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач така, че той да включва автомобилните превозвачи на товари, използващи превозни средства с допустима максимална маса в натоварено състояние до 3,5 тона.

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

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

В Ирландия добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност на всеки превозвач се подлагат на проверка най-малко веднъж на всеки пет години в рамките на процедурата за подновяване на неговото разрешение. В допълнение към това, някои превозвачи може да бъдат подлагани на по-чести проверки, ако се прецени, че дейността им е свързана с висок риск, или по преценка на компетентните органи. Добрата репутация се оценява като чрез националната служба за съдимост към ирландската полиция се проверят данните за съдимост на ръководителя на транспортната дейност и на другите компетентни лица. В резултат на тази проверка компетентният орган получава списък на присъдите, чрез който може да се определи добрата репутация. По време на 5-годишния срок на валидност на лиценза на превозвача обикновено не е необходимо той да предостави допълнителна информация на издаващия лиценза орган. Това се случва само в случаите, когато органът е констатирал риск по отношение на конкретния превозвач.

В Латвия спазването на изискването за финансова стабилност се проверява посредством информацията от годишните доклади, представени от търговския регистър. Освен това спазването на четирите изисквания се проверява и преди предоставяне на разрешение за извършване на транспортна дейност. По-голямата част от разрешенията със спряно действие са в резултат на искания от страна на Държавния данъчен инспекторат при взето решение за прекратяване на икономическата дейност на дадено транспортно дружество. Тъй като в Латвия заверени копия на лицензи на

⁹ Посоченото национално изискване обаче не е в съответствие с условията, определени в регламента, което накара Комисията на 17 ноември 2016 г. да заведе дело срещу Испания в Съда на Европейския съюз с основание, че това изискване е непропорционално и потенциално дискриминационно по отношение на много малките предприятия.

Общността и на национални лицензи се издават за всяко конкретно превозно средство и то само за срок от най-много дванадесет месеца, в случай на неспазване на четирите изисквания заверените копия на лицензи на Общността и на национални лицензи не се подновяват. Добрата репутация се проверява за ръководителя на транспортната дейност, за предприятието и членовете на неговия управителен съвет. Когато се сменя ръководителят на транспортната дейност или членове на управителния съвет на предприятието, се проверява добрата репутация на всеки един от новите членове.

В Испания се използват два метода за контролиране спазването на критериите за допускане до упражняване на дейността. Първият метод се състои в искане предприятията да представят документи, доказващи, че те отговарят на четирите изисквания. Вторият метод включва проверки на място на помещенията на предприятията от инспектори. В Испания автомобилните превозвачи трябва да подават заявления за подновяване на разрешението си на всеки две години и, следователно, те се контролират веднъж на всеки две години дали отговарят на четирите изисквания. Освен това всяка година се провежда серия от инспекции, за да се провери дали предприятията, чието разрешение не е било подновено, не извършват никаква транспортна дейност. За тази цел през 2013 г. са проверени 354 предприятия, а 3 от тях са санкционирани за това, че извършват транспортни дейности без да имат разрешение за това; през 2014 г. са проверени 1184 предприятия и са открити 36 нарушения.

В Полша има 400 инспектори, които отговарят за проверките, извършени на пътя и в помещенията на автомобилните превозвачи на товари. Събраната от инспекторите информация се предава на Международната служба по транспорта и на местните органи, които издават лицензи на Общността и проверяват спазването на четирите изисквания, определени в Регламент (ЕО) № 1071/2009. В Полша под действително и трайно установено предприятие се разбира предприятие, разполагащо с място с техническо оборудване и съоръжения, подходящи за извършване на структурирани и постоянни транспортни дейности, което включва поне един от следните елементи: място за паркиране; зона за разтоварване; оборудване за техническо обслужване на превозните средства.

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

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

В Дания всички нови кандидати за национален лиценз или лиценз на Общността се проверяват за необходимата финансова стабилност, професионална компетентност, дългове и трайно установяване. Проверка на добрата репутация се извършва само ако полицията докладва за наличие на проблем или ако има други индикации, че е възможно да има проблем. Нарушенията се регистрират в продължение на 5 години и

включват нарушения, установени от полицията по време на проверките, извършени на пътя. Датският компетентен орган обикновено проверява всички нови кандидати, както и около 250 съществуващи превозвачи. Последните се избират въз основа на система за оценка на риска. Превозвачите трябва да отговарят на първоначалното изискване за финансова стабилност — в размер на 150 000 DKK (около 20 000 EUR), за да получат първите два лиценза, докато по силата на Регламент (ЕО) № 1071/2009 се изискват резерви в размер само на 9000 EUR за първото превозно средство и 5000 EUR за всяко допълнително превозно средство¹⁰. В Дания за всяко допълнително превозно средство се изискват 40 000 DKK (около 5400 EUR). Освен това дружеството не трябва да има просрочени задължения от над 50 000 DKK (около 6700 EUR) към държавния бюджет. При проверката за необходимата финансова стабилност на предприятието датският компетентен орган по транспорта отправя запитване до датските данъчни органи по този въпрос.

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

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

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

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

Броят на проверките, извършвани във всяка държава членка по отношение на четирите изисквания за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач, варира в широки граници. Например през 2014 г. в България са били проверени 5640 предприятия за действително и трайно установяване, докато в Естония през периода 2013 г. — 2014 г. са извършени 120 проверки. В Естония през периода 2013 г. — 2014 г. са извършени 50 проверки за добра репутация и 50 — за професионална

¹⁰ Вж. член 7, параграф 1 от него.

компетентност. През 2013 г. в Румъния са извършени 2543 проверки за добра репутация, а през 2014 г. — 2760. В Испания през периода 2013 г. — 2014 г. са проведени 12 415 разследвания във връзка с четирите критерия за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач (10 495 по отношение на превозвачи на товари и 1920 по отношение на превозвачи на пътници).

Накрая, що се отнася до нивото на съответствие с изискванията за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач на товари, наличните данни показват, че това ниво е относително високо. Така например през 2014 г. в Румъния са проверени 5640 предприятия за действително и трайно установяване, като само за 49 от тях е установено, че не са действително и трайно установени. Ирландия също съобщава за високо ниво на съответствие, без да се уточнява броят на нарушенията.

2. Разрешения

В член 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 разрешението за упражняване на дейността автомобилен превозвач се определя като „административен акт, с който се разрешава на предприятие, отговарящо на условията, предвидени в настоящия регламент, да упражнява професията автомобилен превозвач“.

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

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

От 2012 г. предприятията, установени в Естония, са задължени да подадат заявление за издаване на лиценз на Общността, който е единственият вид разрешение, съществуващ в тази държава членка.

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

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

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

Поради различните значения на „разрешение“ за предприятията да упражняват дейността автомобилен превозвач представените от държавите членки количествени данни не могат да бъдат пряко сравними. Повечето държави членки посочват общия брой на превозвачите, разполагащи с разрешения към 31 декември 2014 г., което позволява да се сравнят данните относно издадените и отнетите разрешения, както и разрешенията със спряно действие. В Италия има 111 677 превозвача с издадено разрешение (за товари и пътници), в Испания — 93 997, в Обединеното кралство — 90 418, във Франция — 68 658, в Германия — 59 671, в Полша — 32 676, в Швеция — 18 092, във Финландия — 16 285, в Гърция — 13 115 (само за товари), в България — 11 294, в Хърватия — 10 852, в Ирландия — 5655, в Дания — 5618, в Словения — 5617, в Литва — 5341, в Латвия — 4702, в Естония — 3126, в Малта — 663 и в Люксембург — 427 превозвача с издадено разрешение.

Въз основа на наличните данни изглежда, че повечето предприятия, разполагащи с разрешения, са автомобилни превозвачи на товари. Делът на автомобилните превозвачи на товари, разполагащи с разрешения, спрямо общия брой на превозвачите, разполагащи с разрешения в държавите членки, представили докладите си, е 88 % към 31 декември 2014 г., докато делът на превозвачите на пътници е само 12 %¹¹. Единственото изключение е Малта, където броят на превозвачите на пътници (578), надвишава многократно броя на превозвачите на товари (85), докато във Франция процентът на превозвачите на пътници е значително над средното равнище за ЕС (38 %).

2.1 Издадени разрешения

Двадесет държави членки¹² предоставиха данни относно издадените разрешения. Въз основа на данните може да се отбележи, че в посочените държави членки са били издадени 261 156¹³ разрешения за извършване на автомобилни превози на пътници (29 749) и на товари (231 407).

Броят на издадените разрешения варира от 44 в Малта до 81 719 в Испания. Подробна таблица с получената информация се съдържа в приложение I към настоящия доклад.

Както и при броя на предприятията, на които е издадено разрешение към 31 декември 2014 г. (вж. точка 2 по-горе), по-голямата част от разрешенията, издадени през 2013 г. и 2014 г., също се отнася за превозвачи на товари (общо 89 %) и само малка част от разрешенията се отнася за превозвачи на пътници (11 %).

2.2 Отнети разрешения и разрешения със спряно действие

Въз основа на данните, докладвани от посочените двадесет държави членки, общият брой на разрешенията, които са отнети или са със спряно действие през периода 2013 г. — 2014 г., е 161 289. Става ясно, че най-голям брой разрешения са били отнети или тяхното действие е било спряно в Испания — 123 758 броя, като те обхващат превозите

¹¹ Гърция докладва само броя на превозвачите на товари.

¹² България, Чешката република, Дания, Германия, Гърция, Испания, Естония, Финландия, Франция, Хърватия, Ирландия, Италия, Литва, Люксембург, Латвия, Малта, Полша, Словения, Швеция и Обединеното кралство.

¹³ По отношение на Чешката република този брой обхваща разрешенията, издадени през 2015 г.

както на пътници, така и на товари. В другия край на скалата е отчетен много малък брой разрешения, които са били отнети или чието действие е било спряно — в Хърватия (4), Ирландия (6) и Румъния (16).

Подробна информация за отнетите разрешения и разрешенията със спряно действие е включена в приложение II към настоящия доклад.

В по-голямата част от държавите членки, които са докладвали относно причините за отнемането или спирането на действието на разрешенията, то се дължи основно на изтичане на срока на действие на разрешението/лиценза на Общността, ликвидация на дружеството или при поискване от страна на превозвача.

Следва да се отбележи обаче, че в две от държавите членки основната причина за отнемане на разрешенията или за спиране на тяхното действие е различна. В Швеция основната причина за отнемане на разрешенията е неспазване на изискването за действително и трайно установяване (1793 разрешения са отнети във връзка с това), а в Обединеното кралство основната причина за отнемане на разрешенията е липсата на необходимата професионална компетентност (1263 разрешения са отнети или тяхното действие е било спряно във връзка с това).

3. Удостоверения за професионална компетентност

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

Въз основа на информацията, предоставена от двадесет и една държави членки¹⁴, по време на отчетния период са били издадени 483 544 удостоверения за професионална компетентност¹⁵. Този брой обхваща както удостоверенията, за които се полага изпит съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, така и тези съгласно член 9 от същия регламент, които се основават на опита и за чието издаване не се изисква полагане на изпит.

Най-голям брой удостоверения, издадени в Европейския съюз през отчетния период, има в Испания (410 700), следвана от Румъния (25 597), Полша (6891), Франция (6679) и Германия (6226¹⁶). Подробна информация е представена в приложение III към настоящия доклад.

¹⁴ България, Чешката република, Дания, Германия, Гърция, Испания, Естония, Финландия, Франция, Хърватия, Ирландия, Италия, Литва, Латвия, Малта, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Швеция и Обединеното кралство.

¹⁵ По отношение на Чешката република и Словакия данните се отнасят за 2015 г., а не за отчетния период.

¹⁶ Германия докладва само броя на издадените удостоверения за професионална компетентност на автомобилните превозвачи на товари.

4. Обявяване в неспособност на ръководители на транспортната дейност

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

Повечето държави членки¹⁷, които са предоставили данни по този въпрос, заявяват, че през отчетния период не е регистриран нито един случай на обявяване в неспособност на ръководител на транспортна дейност — нито при превозите на пътници, нито при тези на товари. За обявяване в неспособност съобщават седем от държавите членки, представили доклади: Италия (680)¹⁸, Обединеното кралство (493), Германия (62), Швеция (52), Естония (7), Финландия (5) и Франция (1). Данните, предоставени от държавите членки, са включени в приложение II.

5. Обмен на информация

Съгласно член 16 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 всяка държава членка трябва да поддържа национален регистър на предприятията, притежаващи разрешение за извършване на автомобилни превози. Минималните изисквания по отношение на данните, които трябва да бъдат вписани в тези регистри, както и общите правила за свързването им чрез Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ЕРПАП) са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/480 на Комисията¹⁹. По-специално тези данни обхващат добрата репутация на транспортните предприятия, извършените тежки нарушения и данни относно лицензите на Общността.

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

Към момента на изготвяне на настоящия доклад три държави членки²⁰ все още не бяха свързали своите национални електронни регистри на предприятията за автомобилни превози. Няколко държави членки използват редовно ЕРПАП за обмен на информация с други държави членки, по-специално във връзка с добрата репутация и тежките нарушения. Като цяло се счита, че ЕРПАП е полезен инструмент, но липсата на

¹⁷ България, Чешката република, Дания, Гърция, Испания, Хърватия, Литва, Люксембург, Латвия, Полша, Румъния и Словения.

¹⁸ Тази цифра се отнася до общия брой обявявания в неспособност, регистрирани до 8 септември 2015 г., а не до регистрираните по време на отчетния период.

¹⁹ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/480 на Комисията от 1 април 2016 г. за установяване на общи правила относно взаимното свързване на националните електронни регистри на пътнотранспортни предприятия и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1213/2010; ОВ L 87, 2.4.2016 г., стр. 4.

²⁰ Полша, Люксембург и Португалия.

свързаност между всички държави членки все още представлява основна пречка за неговото ефективно и ефикасно ползване.

Само дванадесет държави членки са докладвали относно обмена на данни с другите държави членки²¹. Въз основа на предоставените данни може да се отбележи, че системата за административно сътрудничество между държавите членки все още не е напълно изградена, въпреки че в тази област е постигнат известен напредък след последния отчетен период, предимно по отношение на подобряване на свързаността и използването на ЕРПАП. Значителна част от обмена на информация във връзка с тежките нарушения и добрата репутация е регистрирана в България, Дания, Испания, Естония, Латвия, Полша, Словения, Швеция и Обединеното кралство. До голяма степен това се отнася до искания за проверка на добрата репутация, изпратени и получени от други държави членки. Данните, предоставени от държавите членки, са включени в приложение IV към настоящия доклад.

IV. Заклучения

В настоящия доклад се съдържа преглед на информацията, предоставена от държавите членки съгласно член 26 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, за допускане до упражняване на дейността автомобилен превозвач. Тази информация обхваща аспектите на прилагането от страна на държавите членки на Регламент (ЕО) № 1071/2009 (както е посочено в член 26, параграф 1 от него) в периода 1 януари 2013 г. — 31 декември 2014 г.

Качеството и своевременността на подаваната от държавите членки информация варират в голяма степен, което оказва влияние върху цялостното качество на настоящия доклад. Заради значителния обем липсващи данни настоящият доклад не съдържа пълен анализ на изпълнението на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1071/2009. Освен това, свързването на националните регистри към ЕРПАП, което все още не е приключило, се очаква да подобри качеството на предоставените данни.

Необходимо е да се изтъкне, че системата за административно сътрудничество между държавите членки все още не е напълно изградена, въпреки че е осъществен значителен напредък след последния отчетен период. Комисията подкрепя по-нататъшните усилия в тази насока с цел да се засили последователното и ефективно прилагане на Регламент (ЕО) № 1071/2009 във всички държави — членки на ЕС.

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

Както се изисква съгласно член 26, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1071/2009, настоящият доклад се публикува едновременно с доклада, посочен в член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране

²¹ България, Дания, Испания, Естония, Франция, Хърватия, Латвия, Полша, Румъния, Словения, Швеция и Обединеното кралство.

на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт.