

VDO Fleet Services

Ръководство за
пакет за мобилност I

VDO

Индекс

Въведение 04

Глава 1
Регламент за времето за управление и периодите на почивка 05

> 1.1. Обхват на приложение
> 1.2. Нови дерогации от правилата за времето за управление на превозното средство и времето за почивка за цялата територия на ЕС
> 1.3. Определения
> 1.4. Регистрация на “друга работа” и “наличност”
> 1.5. Екипно шофиране. “Прекъсвания за шофиране”
> 1.6. Международен превоз на товари. “Седмична почивка”
> 1.7. Нормална седмична почивка
> 1.8. Връщане на водача
> 1.9. Паркинги
> 1.10. Прекъсвания на ферибота/влака
> 1.11. Съображения, свързани с времето за пътуване
> 1.12. Нови незадължителни дерогации за времето за управление на превозното средство и за периода на почивка за държавите членки на ЕС с позоваване на тези, които Испания е приела
> 1.13. Временни дерогации в случай на извънредна ситуация
> 1.14. Удължаване на броя на дните, през които водачите подлежат на проверки по маршрута

Глава 2
Регламент за тахографите 22

> 2.1. Дати, на които тахографите трябва да бъдат заменени
> 2.2. Записване на положението на превозното средство
> 2.3. Система DSRC
> 2.4. Уплътнения
> 2.5. Преминаване на границата
> 2.6. Дати на влизане в сила на разпоредбите

Глава 3
Условия, които трябва да се спазват за упражняване на професията автомобилен превозвач 28

> 3.1. Прилагане на правилата за предприятия, извършващи дейност като автомобилен превозвач на товари, които използват моторни превозни средства с максимално допустима маса над 2,5 тона

Индекс

> 3.2. изясняване на понятието “превоз с изключително нетърговска цел” за целите на предприятията, предоставящи услуги за автомобилен превоз на пътници
> 3.3. Нови условия по отношение на изискването за установяване
> 3.4. Нови условия по отношение на изискването за добра репутация
> 3.5. Нови условия по отношение на изискването за финансов капацитет
> 3.6. Нови условия по отношение на изискването за професионална компетентност

Глава 4
Международен автомобилен превоз на товари 33
> 4.1. Задължение за лицензиране на ЕО
> 4.2. Каботажен транспорт. Период на охлаждане
> 4.3. Каботажен транспорт. Превозни средства, освободени от лицензионния режим на ЕО
> 4.4. Санкции за изпращачи, посредници, изпълнители и подизпълнители

Глава 5
Електронна информация, свързана с превоза на стоки 36
> 5.1. Обхват на приложение
> 5.2. Дата на влизане в сила

Глава 6
Преместване на водачи в сектора на автомобилния транспорт 38
> 6.1. Изместен водач
> 6.2. Водач, който не е преместен
> 6.3. Декларация за преместване
> 6.4. Документация, която трябва да се съхранява и предоставя при крайпътни проверки

Глава 7
Наказания за неспазване на изискванията 42
> 7.1. Наказания във връзка с времето за управление и периодите на почивка
> 7.2. Санкции за тахографите
> 7.3. Санкции за международен автомобилен превоз на товари
> 7.4. Нарушения/санкции по отношение на движението на водачите

Въведение



През август 2020 г. в целия Европейски съюз започна да се прилага нов набор от правила за сектора на автомобилния транспорт, известен като “Пакет за мобилност I”.

Пакетът от мерки има за цел да осигури правилното прилагане и изпълнение на законодателството в областта на автомобилния транспорт, като по този начин се осигури баланс между социалната защита на водачите и свободата на операторите да предоставят международни транспортни услуги.

С новите разпоредби се въвеждат изменения в съществуващите правила, които засягат такива въпроси като: тахографско оборудване, седмична почивка, съоръжения за почивка, почивки при екипно управление, връщане на водачите вкъщи, правила за достъп до професията автомобилен превозвач, каботаж при превоз на товари и командироване на водачи.

Целта на настоящото ръководство е да повиши осведомеността относно промените, въведени с пакета “Мобилност I” в сектора на автомобилния транспорт, да ги направи по-лесно разбираеми и да улесни спазването им.



Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.1. Обхват на приложение

Пакетът за мобилност I разширява обхвата на задължението за спазване на правилата за времето на управление, почивките и периодите на отдих на водачите, които извършват автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение с превозни средства с максимално допустима маса над 2,5 тона, включително ремаркета или полуремаркета, в рамките на международния транспорт или каботажните превози. Това ново изискване ще бъде задължително от 1 юли 2026 г.





1.2. Нови дерогации от правилата за времето за управление и почивка за цялата територия на ЕС

Пакетът за мобилност I въвежда две нови изключения от спазването на правилата за времето за управление на превозното средство и периодите на почивка, както следва:

- Превозни средства или комбинации от превозни средства с максимална допустима маса, която не надвишава 7,5 тона, използвани за целите на:

  > превоз на материали, оборудване или машини, които водачът използва в процеса на работата си, или

  > доставка на ръчно изработени стоки

само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача и че превозът не се извършва за чужда сметка.

- Превозни средства с максимално допустима маса, включително ремарке или полуремарке, надвишаваща 2,5 тона, но непревишаваща 3,5 тона, използвани за превоз на товари, когато превозът не се извършва срещу заплащане, а за сметка на предприятието или на водача и когато управлението на превозното средство не е основната дейност на лицето, управляващо превозното средство. Тази дерогация ще влезе в сила, когато монтирането и използването на тахограф стане задължително за превозните средства с максимална допустима маса над 2,5 тона (1 юли 2026 г.).

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.3. Определения

В пакета “Мобилност I” се добавя следното определение:

- “превоз с нетърговска цел” означава всеки автомобилен превоз, различен от превоз за чужда сметка или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не генерира пряко или непряко приходи за водача на превозното средство или за трети лица и който не е свързан с професионална или търговска дейност.

1.4. Регистрация на “друга работа” и “наличност”

Водачът записва като “**друга работа**”, наред с другото, следните дейности:

- Товарене, разтоварване.
- Оказване на помощ на пътниците при качване и слизане от превозното средство.
- Почистване и техническа поддръжка.
- Административни формалности с полицията, митниците и имиграционните служби.
- Периоди на изчакване за товарене и разтоварване, когато предвидимата им продължителност не е предварително известна.
- Всеки период, през който той управлява превозно средство, използвано за търговски операции, освободени от правилата за време за управление и почивка

Водачът записва като “наличност”, наред с други, следните дейности:

- Периодите, през които мобилният работник придружава превозно средство, превозвано с ферибот или влак, и периодите на изчакване на границите или на забрана за шофиране.
- За мобилните работници, които се движат в екип, времето, прекарано по време на движението на превозното средство в седнало положение до шофьора или в легнало положение на легло.





Този запис трябва да бъде въведен ръчно в регистрационен лист или в отпечатан документ, или чрез използване на устройствата за ръчно въвеждане на данни на контролните уреди за регистриране на данните за движението. В заключение, всички дейности на водача (управление, работа, наличност) трябва да се записват автоматично или ръчно, или чрез ръчно въвеждане на данни в тахографа.

отидете в продължава...

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

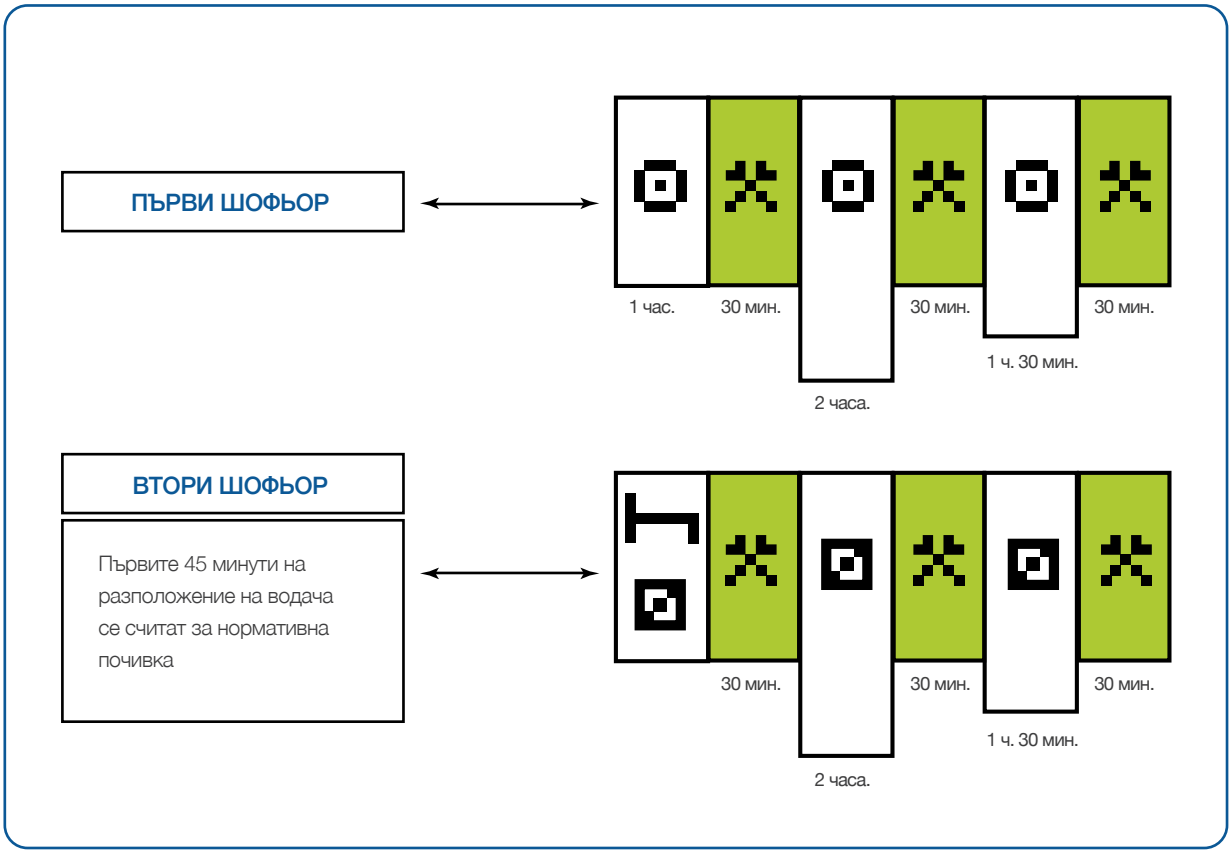
1.5. Екипно шофиране. “Почивки по време на шофиране

Нововъведението, въведено с пакета за мобилност, е следното:

“Водач, който участва в многочленен състав, може да направи 45-минутна почивка в превозно средство, управлявано от друг водач, при условие че не е ангажиран да помага на последния.

Водач, участващ в операция с няколко екипа, не е длъжен да ползва 45-минутна почивка в движещото се превозно средство, седейки до водач, който действително управлява превозно средство. Водачът сам избира дали да ползва почивката си в движещото се превозно средство или извън него.

Шофьорите, които карат в екип, могат също така да разделят почивките си.



Тъй като настоящите версии на тахографите не позволяват регистриране на почивките в движещо се превозно средство, последователният 45-минутен период на разположение на водача в ситуация на многочленен екипаж следва да се счита за почивка. Вижте графиката по-долу.

Ver gráfico a continuación.

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.6. Международен превоз на товари. “Седмична почивка”

Нововъведението, въведено с пакета за мобилност, е следното:

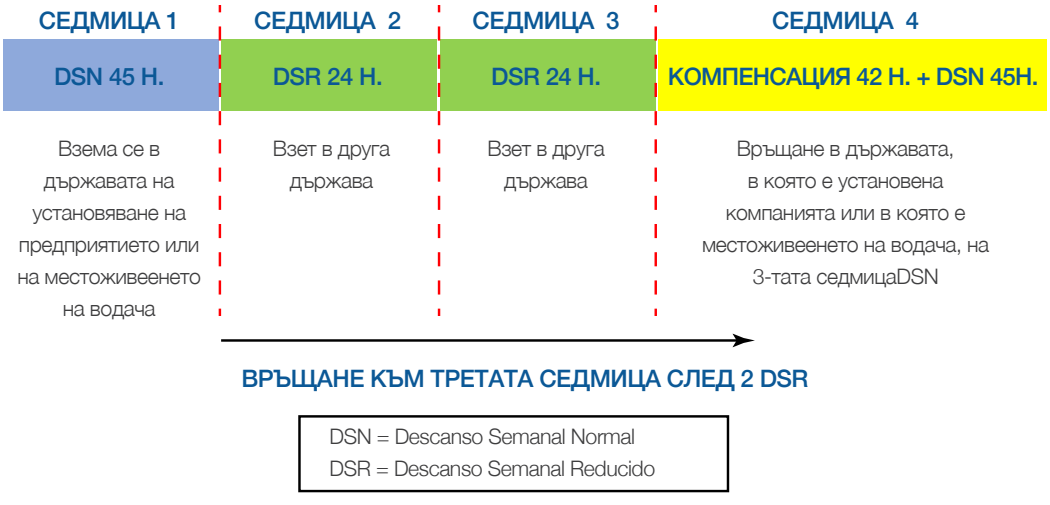
“Водач, който извършва международен превоз на товари, може да ползва два последователни намалени седмични периода на почивка извън държавата членка на установяване, при условие че на всеки четири последователни седмици той ползва най-малко четири седмични периода на почивка, от които поне два трябва да са редовни седмични периоди на почивка. За тази цел се счита, че водачът извършва международен превоз, ако започне двата последователни намалени седмични периода на почивка извън държавата-членка на установяване на работодателя и извън мястото на пребиваване на водача.

Компенсация за двата последователни намалени седмични периода на почивка:

Седмичната почивка, следваща два последователни намалени седмични периода на почивка, се предшества от период на почивка, който компенсира тези два намалени седмични периода на почивка.

Почивката, ползвана като компенсация за намалена седмична почивка, трябва да бъде съчетана с друга почивка с продължителност най-малко девет часа. Този период на почивка от най-малко 9 часа може да бъде удължен, за да се превърне в редовен седмичен период на почивка, който тогава ще бъде включен в седмичния период на почивка и ще бъде валиден за тези цели.

Двете компенсации се вземат заедно и се придържат към редовния задължителен седмичен период на почивка, следващ двата последователни намалени седмични периода на почивка.



DSN = Descanso Semanal Normal
DSR = Descanso Semanal Reducido

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.7. Нормална седмична почивка

Пакетът за мобилност I въвежда следните изменения с цел предотвратяване на умората на водачите (наети или самостоятелно заети) и премахване на рисковете за пътната безопасност:

- Стандартните седмични периоди на почивка и всички седмични периоди на почивка с продължителност над 45 часа, които се ползват за компенсиране на предишни намалени седмични периоди на почивка, не могат да се ползват в превозно средство. Те трябва да се ползват в подходящи помещения, подходящи и адаптирани за двата пола, с подходящи спални и санитарни помещения.
- Всички разходи за настаняване извън превозното средство се поемат от работодателя. Това се отнася за всички водачи, независимо дали са наети или самостоятелно заети, които извършват транспортни операции с превозни средства, попадащи в обхвата на Регламента относно периодите на управление и почивка.
- В законодателството няма определение или списък с критерии за определяне на подходящо настаняване и е важно да се осигури гъвкавост по отношение на вида настаняване, което водачите могат да използват. Въпреки това мястото за настаняване трябва да осигурява подходящи спални помещения и санитарни възли. Помещенията трябва да осигуряват достатъчно уединение за всяко лице. На тези критерии могат да отговарят различни видове места за настаняване, например хотел, мотел, апартамент под наем или частна къща.
- От водачите не може да се изисква да представят документи, доказващи, че в превозното средство не е ползвана обичайната седмична почивка преди проверката на пътя.
- Водачите или работодателите могат да бъдат санкционирани за неспазване на забраната за ползване на редовна седмична почивка (или почивка, надвишаваща 45 часа, ползвана като компенсация) в превозното средство само когато те/техните водачи са хванати да ползват редовна седмична почивка в превозното средство по време на проверката.





Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.8. Връщане на водача

Пакетът за мобилност I въвежда следната нова функция:

Транспортното предприятие организира работата на водачите по такъв начин, че през всеки период от четири последователни седмици те да могат да се върнат на мястото на стопанска дейност на работодателя, където водачът обичайно се намира и където започва седмичната му почивка, в държавата-членка на установяване на работодателя, или да се върнат на мястото на пребиваване на водачите, за да ползват поне една редовна седмична почивка или седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за намалена седмична почивка.

Въпреки това, когато водачът е ползвал два последователни периода на намалена седмична почивка, транспортното предприятие организира работата на водача по такъв начин, че той да може да се върне преди началото на редовната седмична почивка от повече от 45 часа, която ползва като компенсация.

Шофьорите имат право да избират къде да прекарат почивката си, като от тях зависи да изберат една от двете възможности, предложени от работодателя. Това означава, че работодателят не може да принуди водача да избере предприятието на работодателя като място за връщане.

Накратко, работодателят е длъжен да предложи на водача възможността да се върне на мястото си на пребиваване или в оперативния център на работодателя, където обикновено се намира водачът, чрез подходяща организация на работата. Тази организация трябва да се извършва активно, без да е необходимо специално искане от страна на водача. Що се отнася до конкретното място за почивка, това е въпрос, който трябва да бъде разгледан от водача и не изисква от работодателя или водача да съхраняват конкретни доказателства.

Пример: Италиански шофьор, пребиваващ в Белгия и нает от дружество, установено в Италия, извършва транспортни операции между Испания и Португалия. Работодателят трябва да предложи възможност на този водач и да организира работата по подходящ начин, за да позволи на водача да се връща редовно в мястото на пребиваване (Белгия) или в оперативния център на дружеството (Италия). Въпреки това водачът може да информира работодателя за решението си да се възползва от възможността за почивка, за да отиде на друго място, например в Мароко на почивка.

отидете в продължава...

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

След почивката шофьорът се отправя директно от мястото, където е почивал в Мароко, до мястото, където ще започне работа (Испания или Португалия).

Дружеството документира начина, по който спазва това задължение, и съхранява тази документация в помещенията си, за да я представи при поискване от правоприлагащите органи. От водача не следва да се изисква да разполага с такива доказателства, нито да се изисква да разполага с доказателства за това къде е прекарал редовната седмична почивка или по-дългата почивка.

Транспортните дружества използват тахографски записи, графици за дежурствата на водачите или други документи, за да докажат спазването на задължението да организират връщането на водача. Друга документация, доказваща, че работодателят е осигурил реална възможност на водача да се върне в мястото на пребиваване или в оперативния център на дружеството, може да включва например самолетни билети, билети за влак и др.

Ако шофьорът приключи работния си период на едно от двете места, които е избрал за връщане, или в близост до едно от тези места, тогава работодателят няма да има допълнителни пътни разходи. В случай че периодът на работа преди завръщането на едно от двете места завършва на място, отдалечено от избраното място за завръщане, задължението на работодателя да организира завръщането на водачите включва финансова отговорност за покриване на пътните разходи.



Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.9. Площи за паркиране

Нововъведението, въведено с пакет “Мобилност I” по отношение на зоните за паркиране, ни казва следното:

Европейската комисия следва да публикува списък на всички сертифицирани зони за паркиране, за да предостави на водачите адекватна информация за:

- ✓ откриване и предотвратяване на проникване
- ✓ осветление и видимост
- ✓ точка за контакт и процедури за спешни случаи
- ✓ санитарни помещения, пригодени и за двата пола
- ✓ възможности за закупуване на храна и напитки
- ✓ връзки, които позволяват комуникация
- ✓ захранване



Figura representativa de oferta de estacionamiento seguro certificado.



Списъкът на тези зони за паркиране ще бъде достъпен на един официален уебсайт, който ще се актуализира редовно.

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.10. Прекъсвания на ферибот/влак

Пакетът за мобилност I променя начина на ползване на почивките, когато водачът придружава превозно средство, превозвано с ферибот или влак, както следва:

Редовната дневна почивка или намалената седмична почивка на водач, който придружава превозно средство, превозвано с ферибот или влак, не може да бъде прекъсвана повече от два пъти за извършване на други дейности, които не надвишават общо един час. По време на този редовен дневен период на почивка или намален седмичен период на почивка водачът има достъп до спална кабина, легло или дюшек, които са на негово разположение. Дейностите (управление, работа или разположение), с които се прекъсва почивката, не се компенсират с равностойно време за почивка.

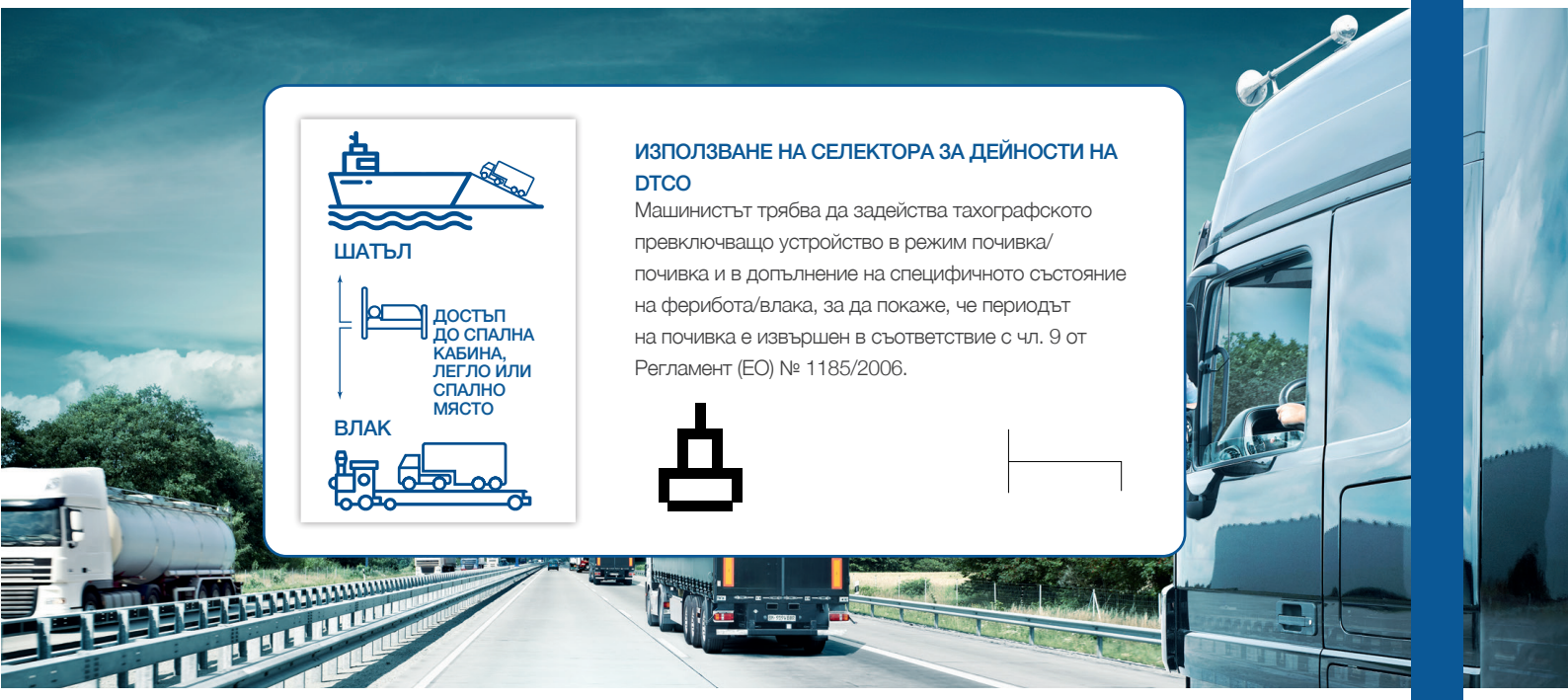
По отношение на редовните седмични периоди на почивка тази дерогация се прилага само за пътувания с ферибот или влак, ако:

a) очакваната продължителност на пътуването е най-малко осем часа, и

b) водачът има достъп до спална кабина на ферибота или влака

Разликата в сравнение със ситуацията преди пакет “Мобилност I” е, че досега не беше възможна (намалена или нормална) седмична почивка, когато водачът придружаваше превозно средство, превозвано на борда на ферибот или влак.

Водачът не може да прекарва част от редовната си седмична почивка в превозното средство преди качване и/или след слизане от ферибота/влака.



Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.11. Съображения, свързани с времето за пътуване

Времето, прекарано в пътуване до място, където водачът поема отговорност за превозно средство, попадащо в обхвата на настоящия регламент, или на връщане от това място, когато превозното средство не се намира нито в дома на водача, нито на мястото на стопанска дейност на работодателя, където водачът обичайно се намира, не се счита за почивка или прекъсване, освен когато водачът се намира на ферибот или влак и има достъп до спална кабина, легло или спално място.

1.12. Нови незадължителни дерогации за времето за управление на превозното средство и периода на почивка за държавите членки на ЕС с позоваване на тези, които **Испания** е приела

В изпълнение на Пакета за мобилност I Испания от септември 2022 г. прилага изключения от инсталирането, използването и прилагането на правилата за управление на превозното средство и времето за почивка за следните видове транспорт:

Определяме като Група I освобождаванията, които влязоха в сила на 20.08.2020 г. за всички превозни средства, регистрирани в държавите - членки на Европейския съюз и Европейското икономическо пространство, и като Група II освобождаванията, които в допълнение към тези, съответстващи на Група I, се прилагат в Испания от 21 септември 2022 г.



Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ДЕРОГАЦИИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТИ (ЕС) № 165/2014 И (ЕО) № 561/2006

Няма задължение за инсталиране и използване на тахографско оборудване.

Неспазване на времето за управление и почивка в сектора на автомобилния транспорт

ГРУПА I

Превозни средства, използвани за превоз на пътници по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 км.	Превозни средства с максимална разрешена скорост, която не надвишава 40 километра в час
Превозни средства или комбинации от превозни средства с максимална допустима маса, която не надвишава 7,5 тона, използвани за целите на: • превоз на материали, оборудване или машини, предназначени за използване от водача при изпълнение на служебните му задължения, или • доставка на ръчно изработени стоки, само в радиус от 100 километра от центъра на дейността на предприятието, при условие че управлението на превозното средство не е основната дейност на водача и превозът не се извършва срещу заплащане	Превозни средства, закупени или наети без шофьор от въоръжените сили, гражданската отбрана, противопожарните отряди и силите, отговорни за поддържането на обществения ред, когато превозът се извършва в резултат на съответната функция, възложена на тези органи и на тяхна отговорност.
Превозни средства, включително превозни средства, използвани за нетърговски транспорт на хуманитарна помощ, използвани при извънредни ситуации или за целите на спасителни операции	Превозни средства със специално предназначение, използвани за медицински цели
Специализирани превозни средства за аварии с радиус на действие 100 километра около техния център на действие работа с	Превозни средства, които се подлагат на пътни изпитания с цел техническо усъвършенстване, ремонт или поддръжка, и нови или преустроени превозни средства, които все още не са пуснати в експлоатация
Превозни средства или комбинации от превозни средства с максимална допустима маса, която не надвишава 7,5 тона, използвани за превоз на товари с нетърговска цел	Търговски превозни средства, които се считат за исторически съгласно законодателството на държавата членка, в която се експлоатират, и които се използват за нетърговски превоз на пътници или товари
Превозни средства с максимална допустима маса, включително ремарке или полуремарке, надвишаваща 2,5 тона, но непревишаваща 3,5 тона, използвани за превоз на товари, когато превозът не се извършва срещу заплащане, а за сметка на предприятието или на водача и когато управлението на превозното средство не представлява основната дейност на лицето, управляващо превозното средство.	

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ГРУПА II

ТРАНСПОРТ, ОСВОБОДЕН ОТ ИНСТАЛИРАНЕТО И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТАХОГРАФА И ОТ ВРЕМЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ И ПОЧИВКА	СИТУАЦИЯ ДО 20 СЕПТЕМВРИ DE 2022	СЪСТОЯНИЕ КЪМ 21 СЕПТЕМВРИ 2022 Г.
Официален транспорт	С изключение на	С изключение на
Превоз за събиране и доставяне на пощенски пратки в рамките на универсалната пощенска услуга от доставчиците на тази услуга, при условие че максималната допустима маса на използваното превозно средство, включително, когато е целесъобразно, тази на ремаркетата и полуремаркетата, не надвишава 7,5 тона, превозът се извършва изцяло в радиус от 100 километра от оперативния център на предприятието, което е собственик или наемател на превозното средство, и управлението на превозните средства не е основната дейност на водача, чиято професионална категория трябва да бъде тази на лице, отговарящо за събирането и доставянето на пощенската кореспонденция.	**Радиус 50 км**	**Радиус 100 км**
Превоз на превозни средства, които са ангажирани изключително с предоставянето на канализационни услуги, защита от наводнения, водоснабдяване, поддръжка на газови и електрически мрежи, поддръжка на пътища, телеграфни и телефонни услуги, телевизионно и радиоразпръскване и откриване на радио- и телевизионни приемници и предаватели.	С изключение на	С изключение на
Превози, извършвани за събиране и изхвърляне на битови отпадъци до вратата, изцяло в радиус от 50 километра около оперативния център на предприятието, което е собственик или наемател на превозното средство	С изключение на (използван е терминът “градски отпадъци”)	С изключение на

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ГРУПА II

ТРАНСПОРТ, ОСВОБОДЕН ОТ ИНСТАЛИРАНЕТО И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТАХОГРАФА И ОТ ВРЕМЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ И ПОЧИВКА	СИТУАЦИЯ ДО 20 СЕПТЕМВРИ DE 2022	СЪСТОЯНИЕ КЪМ 21 СЕПТЕМВРИ 2022 Г.
Превоз на стоки с допълнителен частен характер, извършван от предприятия в областта на селското стопанство, градинарството, горското стопанство, животновъдството или рибарството в рамките на тяхната собствена стопанска дейност, която се извършва изцяло в радиус от 100 километра от мястото на стопанска дейност на предприятието.	С изключение на	С изключение на
Превоз със селскостопански или горски трактори в рамките на селскостопанска или горска дейност, при условие че тя се извършва изцяло в радиус от 100 километра от оперативния център на предприятието, което притежава или наема превозното средство.	С изключение на	С изключение на
Превоз за събиране на мляко от стопанства или превоз на мляко или млечни продукти, предназначени за използване като фураж за добитъка, до такива стопанства, при условие че цялата транспортна операция се извършва в радиус от 100 километра от стопанството на предприятието, което притежава или наема превозното средство.	С изключение на	С изключение на
Транспортиране на живи животни между ферми и местни пазари или между пазари и местни кланици, при условие че разстоянието по права линия между началната и крайната точка на транспорта не надвишава 100 км.	С изключение на (преди се казваше 50 километра) (преди това включваше термините “между ферма и местна кланица”)	С изключение на

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ГРУПА II

ТРАНСПОРТ, ОСВОБОДЕН ОТ ИНСТАЛИРАНЕТО И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТАХОГРАФА И ОТ ВРЕМЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ И ПОЧИВКА	СИТУАЦИЯ ДО 20 СЕПТЕМВРИ DE 2022	СЪСТОЯНИЕ КЪМ 21 СЕПТЕМВРИ 2022 Г.
Допълнителен частен транспорт на цирково оборудване и панаирни атракции в специално оборудвани превозни средства.	С изключение на	С изключение на
Преместване на мобилни експонати, монтирани на борда на специално оборудвани и климатизирани превозни средства, чието основно предназначение е да се използват за образователни цели, когато превозното средство е неподвижно.	С изключение на	С изключение на
Транспортиране на пари в брой или ценности в специално оборудвани и екипирани превозни средства	С изключение на	С изключение на
предназначени за обучение за шофиране или за получаване на свидетелство за управление на МПС или удостоверение за професионална компетентност на водачи чрез използване на специално оборудвани за тази цел превозни средства, без да се засягат разпоредбите на Кралски указ 818/2009 от 8 май, с който се одобрява Общият правилник за водачите, и Кралски указ 1295/2003 от 17 октомври, с който се одобрява Правилникът за частните автошколи.	С изключение на (предишен Кралски указ 772/1997 от 30 май 1997 г.)	С изключение на

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ГРУПА II

ТРАНСПОРТ, ОСВОБОДЕН ОТ ИНСТАЛИРАНЕТО И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТАХОГРАФА И ОТ ВРЕМЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ И ПОЧИВКА	СИТУАЦИЯ ДО 20 СЕПТЕМВРИ DE 2022	СЪСТОЯНИЕ КЪМ 21 СЕПТЕМВРИ 2022 Г.
Превоз на товари с превозни средства, задвижвани с електроенергия, природен или втечнен газ, чиято максимална допустима маса, включително тази на ремаркетата или полуремаркетата, когато е необходимо, не надвишава 7,5 тона, при условие че се извършва изцяло в радиус от 50 километра от оперативния център на предприятието, което притежава или наема превозното средство	С изключение на	С изключение на
Превоз със спомагателен частен характер за превоз на материали, оборудване или машини, използвани от водача по време на работата му, при условие че максималната допустима маса на използваното превозно средство, включително, когато е необходимо, тази на ремаркетата и полуремаркетата, не надвишава 7,5 тона, превозът се извършва изцяло в радиус от 50 километра от оперативния център на предприятието, което е собственик или наемател на превозното средство, и шофирането не представлява основната дейност на водача.	С изключение на Стана общо изключение за всички държави на 20.08.2020 г. (ГРУПА I)	
Превоз, извършван от превозни средства, предназначени изключително за предоставяне на услуги, които се извършват изцяло в затворени зони, предназначени за дейности, различни от автомобилния транспорт, като пристанища, летища и железопътни гари.	С изключение на	С изключение на

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

ГРУПА II

ТРАНСПОРТ, ОСВОБОДЕН ОТ ИНСТАЛИРАНЕТО И ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТАХОГРАФА И ОТ ВРЕМЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ И ПОЧИВКА	СИТУАЦИЯ ДО 20 СЕПТЕМВРИ DE 2022	СЪСТОЯНИЕ КЪМ 21 СЕПТЕМВРИ 2022 Г.
Транспорт, извършван изцяло в автономните градове Сеута и Мелиля или на острови, чиято площ не надвишава 250 квадратни километра, при условие че те не са свързани със сушата с мост, брод или тунел, които са отворени за моторни превозни средства.	С изключение на (преди това да се чете: Транспорт, извършван изцяло на острови, чиято площ не надвишава 250 квадратни километра, при условие че те не са свързани със сушата чрез мост, брод или тунел, които са отворени за моторни превозни средства)	С изключение на
Частен допълнителен превоз на строителни машини за строителна фирма с превозни средства или комбинация от превозни средства в радиус от 100 километра около мястото на дейност на фирмата, при условие че управлението на превозните средства не е основната дейност на водача.	Не е освободен	С изключение на
Транспортиране на готови бетонови смеси в специално конструирани за целта превозни средства изцяло в радиус от 100 километра около оперативния център на предприятието, което е собственик или наемател на превозното средство	Не е освободен	С изключение на

Освобождаванията, предвидени в настоящия член, се разпростират върху пътуванията без товар, които превозните средства трябва да извършват като необходима предпоставка или последица от извършването на един от видовете транспортни операции, за които се отнасят тези освобождавания.

Глава 1

Регламентиране на времето за управление и периодите на почивка

1.13. Временни дерогации в случай на спешност

В спешни случаи, при изключителни обстоятелства, държавите-членки могат да предоставят временна дерогация за период не по-дълъг от 30 дни, която се обосновава надлежно и незабавно се съобщава на Комисията.

Новото, въведено с пакет “Мобилност I”, е, че Европейската комисия вече ще публикува незабавно информация за дерогациите на публичен уебсайт.

1.14. Превишаване на дневното и седмичното време за шофиране

При условие че не се застрашава пътната безопасност, при изключителни обстоятелства водачът може да превиши дневното и седмичното време на управление с максимум един час, за да достигне до мястото на дейност на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за целите на седмичната почивка.

- Той може да шофира по 11 часа на ден и 57 часа на седмица.

  При същите условия водачът може да надвиши дневното и седмичното време на управление с максимум два часа, при условие че непосредствено преди допълнителното управление направи непрекъсната почивка от 30 минути, за да стигне до мястото на дейност на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за целите на редовната седмична почивка.

- Той може да шофира по 12 часа на ден и 58 часа на седмица.

  Водачът посочва причината за изключението ръчно в регистрационния лист на контролния уред за регистриране на данните за движението, в разпечатката от контролния уред или в графика за дежурствата, най-късно при пристигане в местоназначението или в съответната точка на спиране.

  Всяко удължаване на времето за управление на превозното средство се компенсира с равностойна почивка, която се ползва наведнъж, заедно с всяка почивка, преди края на третата седмица след въпросната седмица.

  Извънредни обстоятелства са тези, които са непредвидени и извън контрола на водача или оператора, като например: метеорологични условия, задръствания, закъснения на местата за товарене и разтоварване и др.

Максималното двуседмично време за управление от 90 часа не може да бъде превишавано.

Глава 2

Регламент за тахографите

2.1. Дати, на които трябва да се подменят тахографите

Еволюцията на различните видове тахографи според датата на въвеждането им в експлоатация е следната:

- Превозните средства, пуснати в експлоатация за първи път преди 1 май 2006 г., трябва да бъдат оборудвани с аналогов тахограф.
- Превозните средства, пуснати в експлоатация за първи път между 1 май 2006 г. и 30 септември 2011 г., трябва да бъдат оборудвани с първата версия на дигиталния тахограф.
- Превозните средства, пуснати в експлоатация за първи път между 1 октомври 2011 г. и 30 септември 2012 г., трябва да бъдат оборудвани с втората версия на дигиталния тахограф.
- Превозните средства, пуснати в експлоатация за първи път между 1 октомври 2012 г. и 14 юни 2019 г., трябва да бъдат оборудвани с третата версия на дигиталния тахограф.
- Превозните средства, регистрирани за първи път след 15 юни 2019 г., трябва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф.

Новото в пакет "Мобилност I" е въвеждането на второ поколение интелигентни тахографи съгласно следния график:



август 2023 г.	Декември 2024 г.	Август 2025 г.	Юли 2026 г.
при регистрацията на нови превозни средства стандартно се монтира интелигентен тахограф от второ поколение.	Превозните средства с монтирани аналогови или дигитални тахографи трябва да бъдат оборудвани с интелигентни тахографи от второ поколение.	Превозните средства с инсталиран интелигентен тахограф от първо поколение трябва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф от второ поколение	Новите регистрации на превозни средства с тегло 2,5-3,5 тона трябва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф от второ поколение

КРАЙНИК: замяна на задължителния тахограф само за превозни средства, извършващи международни или каботажни превози



2.2. Записване на положението на превозното средство

Промени в тахографите, считано от 21 август 2023 г. Промените за тахографското оборудване са:

- Автоматично позициониране на превозното средство при всяко преминаване на границата на държава-членка. Водачите на превозни средства, оборудвани с интелигентни тахографи от второ поколение, не са длъжни да въвеждат информация за преминаване на границата, като спират превозното средство.
  - > Досега позицията на превозното средство се измерва само в началото и в края на деня, както и на всеки 3 часа от натрупаното време на шофиране.
  - > Интелигентните тахографи трябва да са съвместими с услугите за определяне на местоположението, предоставяни от "Галилео", чрез Европейската геостационарна навигационна система (EGNOS) или с други сателитна навигация.



Sistema GNSS

  - > Интерфейсът с интелигентните транспортни системи, който не е задължителен във версията на интелигентния тахограф, въведена от 15 юни 2019 г. (версия 1), следва да бъде задължителен в новата версия (версия 2).



ITS Interfaz normalizado

- Автоматично позициониране на превозното средство при извършване на операции по товарене или разтоварване.
  - > За тази цел тахографското оборудване трябва да дава възможност на водача да въвежда и потвърждава в реално време информацията, показваща, че превозното средство се товари или разтоварва или че се извършва едновременна операция по товарене/разтоварване.



  - > Водачът въвежда тази информация в тахографското оборудване, преди превозното средство да напусне мястото, където се извършва операцията по товарене/разтоварване.



- Интелигентният тахограф записва също така дали превозното средство е било използвано за превоз на стоки или пътници.

Глава 2

Регламент за тахографите

Новите функции на интелигентния тахограф водят до създаването на нови пиктограми, както следва:

A. Специфични условия, ръчни вписвания:

- Операция по зареждане
- Операция по разтоварване
- Едновременна операция по товарене/разтоварване
- Тип на товара: пътници
- Тип на товарните стоки
- Вид на таксата: Безсрочна

B. Разни:

- Дигитално картографиране / Преминаване на граници
- Положение, при което превозното средство е прекосило страната между две държави
- Позиция, на която е извършена операция по товарене
- Позиция, на която е извършена операция по разтоварване
- Позиция, при която се извършва едновременно товарене/разтоварване

C. Инциденти:

- Аномалия на GNSS

Новите символи на тахографите от второ поколение можете да видите на изображенията по-долу:

A Специфични условия, ръчни вписвания	Операция по зареждане Операция по разтоварване Едновременна операция по товарене/разтоварване Тип на товара: пътници Тип на товарните стоки Вид на таксата: Безсрочна
B Разни	Положение, при което превозното средство е прекосило страната между две държави Позиция, на която е извършена операция по товарене Позиция, на която е извършена операция по разтоварване Позиция, при която се извършва едновременно товарене/разтоварване Дигитално картографиране / Преминаване на граници
C Инциденти	Аномалия на GNSS

2.3. Ранно дистанционно засичане на евентуална намеса или злоупотреба с помощта на специализирани устройства за комуникация на къси разстояния (DSRC)

Интелигентните тахографи са проектирани да комуникират с контролните органи, когато превозното средство е в движение. Целта е да се направят по-целенасочени крайпътните проверки на превозни средства, чиито тахографи може да са били подправени или използвани неправомерно.

Интелигентните тахографи са проектирани да комуникират с контролните органи, когато превозното средство е в движение. Целта е да се направят по-целенасочени крайпътните проверки на превозни средства, чиито тахографи може да са били подправени или използвани неправомерно.

- последния опит за нарушаване на сигурността,
- по-продължително прекъсване на електрозахранването,
- повреда на сензора,
- грешка в данните за движението,
- конфликт при движението на превозното средство
- шофиране без валидна карта,
- поставяне на картата по време на шофиране,
- данни за настройка на времето,
- данни за калибриране, включително датите на двете последни калибрирания,
- регистрационен номер на превозното средство,
- скоростта, отчетена от тахографа.

Като нова функция пакетът “Мобилност I” предвижда и предоставяне на информация за превишаване на максималното време за управление.

Транспортните предприятия, използващи превозни средства, отговарят за информирането на водачите за възможността за дистанционна връзка с цел ранно откриване на евентуални манипулации или злоупотреби с тахографите.

В никакъв случай дистанционната комуникация за целите на ранното откриване от вида, описан в настоящия член, не води автоматично до налагане на глоби или санкции на водача или на транспортното предприятие. Компетентният контролен орган може, въз основа на обменените данни, да извърши проверка на превозното средство и на тахографа.



Imagen de antena DSRC

2.4. Уплътнения

Новото в пакета за мобилност е, че когато пломбите са били отстранени или счупени за целите на контрола, те могат да бъдат заменени без неоправдано забавяне от служител на изпълнителната служба, който притежава оборудване за пломбиране и уникален специален знак.



Imagen de precinto de la caja del tacógrafo digital DTCO 4.0

2.5. Гранично преминаване

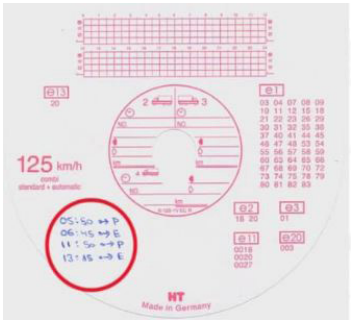
За превозните средства, които не са оборудвани с интелигентни тахографи, преминаването на границите на държавите членки се записва в тахографа на мястото на спиране възможно най-близо до границата или след преминаването ѝ. Когато пресича границата на държава-членка с ферибот или влак, водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане. За тази цел водачът въвежда данните за страната на влизане или излизане чрез запис в тахографа.

Водачите няма да бъдат задължени да въвеждат информация за преминаването на границата, ако тахографът автоматично записва данни за местоположението. Това ще стане реалност за интелигентните тахографи от второ поколение, втора версия, които ще бъдат монтирани в превозните средства, чиято първа регистрация ще се извърши след 21 август 2023 г.



Регламент за тахографите

Докато в превозното средство не е монтиран тахограф от второ поколение, втора версия (VDO 4.1), който автоматично регистрира преминаването на границата, водачът трябва да действа по следния начин, за да регистрира преминаването на границата:

TACOGRAPH	НАЧИН НА РАБОТА	ДАТА ЗАДЪЛЖЕНИЕ
 Analógico  Figura 1. Representativa de la opción 3	Водачът въвежда символа на държавата, в която влиза след пресичане на границата на държава-членка, в началото на първото спиране на водача в тази държава-членка. Това спиране се извършва на най-близкото възможно място за спиране до границата или след пресичането ѝ. Когато пресича границата на държава-членка с ферибот или влак, водачът въвежда символа на държавата в пристанището или гарата на пристигане. За тази цел той трябва да извади диска с диаграмата от тахографа и да направи ръчна забележка: Под вътрешната времева скала на листа за запис (вариант 1), между вътрешната и външната времева скала на диска с диаграмата (вариант 2, ако вариант 1 не е възможен), на гърба на диска с диаграмата (вариант 3, ако варианти 1 и 2 не са възможни). Вижте примера на фигура 1.	От 20 август 2020 г.

2.6. Дати на влизане в сила на разпоредбите

От 31 декември 2024 г. всеки водач трябва да може да представи при поискване от упълномощен служител на контролен орган всеки ръчен запис или разпечатка, направени през текущия ден и предходните 56 дни.

Глава 3

Условия, които трябва да се спазват, за да се упражнява професията автомобилен превозвач

3.1. Прилагане на правилата за предприятия, извършващи дейност като автомобилен превозвач на товари, използващи моторни превозни средства с максимално допустима маса над 2,5 тона (превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение)

Изменението на пакета за мобилност се предлага при следните условия:

- Той оставя на държавите членки свободата да прилагат или да не прилагат правилата за допускане до професията автомобилен превозвач и за упражняване на професията автомобилен превозвач, когато тя се упражнява единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима маса в натоварено състояние, която не надвишава 3,5 тона, които извършват единствено вътрешни автомобилни превози в рамките на държавата членка на установяване.
- Предвижда, че спазването на правилата за достъп до професията автомобилен превозвач и за упражняване на професията автомобилен превозвач не се изисква, освен ако националното законодателство на всяка държава-членка не предвижда друго, от
  - Предприятия, извършващи дейност като автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с обща допустима маса в натоварено състояние, която не надвишава 2,5 тона,
  - Предприятия, които предоставят услуги за автомобилен превоз на пътници изключително с нетърговска цел или имат основна дейност, различна от тази на автомобилен превозвач на пътници.






Глава 3

Условия, които трябва да се спазват, за да се упражнява професията автомобилен превозвач

Ситуацията в Испания е следната:

✓ Трябва да бъдат изпълнени следните изисквания:

- Професионална компетентност
- Финансов капацитет
- Чест
- Създаване на

✓ Превоз с превозни средства с максимално допустима маса (МДМ) до 3,5 тона. Национален транспорт.

- Не се изисква доказване на финансово състояние, професионална компетентност или добра репутация,
- Разрешението се изисква за всички превозни средства (превоз за чужда сметка или срещу заплащане) с максимална допустима маса над 2 тона.

Разграничават се два вида разрешителни за превоз на товари, като съкращенията и тяхното значение са следните:

MDP

За превозни средства с маса > 3,5 т

Разрешение за моторни превозни средства, специално оборудвани за превоз на товари, чиято максимална допустима маса надвишава 3,5 тона. Изисква се доказателство за финансово състояние, професионална компетентност и добра репутация.

CDM

За превозни средства с M.M.A.M. ≤ 3,5 t

Одобрение за моторни превозни средства, специално оборудвани за превоз на товари и с максимална допустима маса, която не надвишава 3,5 тона. Не се изисква доказване на финансово състояние, професионална компетентност и добра репутация.

Автомобилът е на разположение:

- Собственост
- При лизинг
- При обичайния лизинг (отдаване под наем или друго).

Глава 3

Условия, които трябва да се спазват, за да се упражнява професията автомобилен превозвач

✓ Превоз с превозни средства с максимално допустима маса (МДМ) над 2,5 т и до 3,5 т.

Регистрираните в Испания превозни средства с максимална допустима маса над 2,5 т и до 3,5 т трябва да получат лиценз на Общността за извършване на международен превоз на товари, като отговарят на изискванията за професионална компетентност, финансова стабилност, добра репутация и установяване.

3.2. Изясняване на понятието "превоз с изключително нетърговска цел" за целите на предприятията, предоставящи услуги за автомобилен превоз на пътници

Пакетът "Мобилност I" добавя следното:

- Превозът за чужда сметка или за собствена сметка, за който не се получава пряко или непряко възнаграждение и който не носи пряко или непряко приходи за водача на превозното средство или за други лица и който не е свързан с професионална дейност, се счита за превоз изключително с нетърговска цел.

3.3. Нови условия по отношение на изискването за установяване

Пакетът за мобилност изисква да бъдат изпълнени следните условия:

а) наличие на помещения, в които да са достъпни оригиналите на основните документи на дружеството, независимо дали в електронен или друг формат, по-специално договорите за превоз, документите, свързани с превозните средства, с които разполага дружеството, счетоводните документи, документите за управление на персонала, трудовите договори, документите за социално осигуряване, документите, съдържащи данни за разпределението и движението на водачите, документите, съдържащи данни за каботажа, времето за управление и периодите на почивка, както и всички други документи, до които трябва да е възможен достъп документи за социално осигуряване, документи, съдържащи данни за разпределението и движението на машинистите, документи, съдържащи данни за каботажа, времето за управление и периодите на почивка, както и всички други документи, до които компетентният орган трябва да има достъп, за да провери дали предприятието спазва условията, определени в настоящия регламент

б) дейността на автопарка е организирана по начин, който гарантира, че превозните средства, които са на разположение на предприятието и се използват в международния транспорт, се връщат в един от центровете в тази държава членка най-малко в рамките на осем седмици след напускането на тази държава членка.

(в) вписване в търговския регистър на тази държава членка или в подобен регистър, когато това се изисква съгласно националното законодателство;

(г) да се облагат с данък върху доходите си и, когато това се изисква от националното законодателство, да имат валиден идентификационен номер за данък върху добавената стойност;

(д) след издаването на разрешението - едно или повече превозни средства, регистрирани или пуснати в експлоатация и разрешени за използване в съответствие със законодателството на тази държава членка, било то в пълна собственост или под друго право на собственост, като например покупка на изплащане, наем или лизинг;)

е) че административните и търговските дейности се извършват ефективно и постоянно с подходящо оборудване и съоръжения в помещенията на дружеството.

(ж) че определен брой превозни средства и шофьори са редовно и постоянно на разположение и обикновено се намират в център в тази държава членка, като и в двата случая те са пропорционални на обема на транспортните операции, извършвани от предприятието.

3.4. Нови условия по отношение на изискването за добра репутация

Пакетът за мобилност въвежда нови области за анализ на поведението (присъди или санкции за сериозни нарушения на националните правила), които трябва да се вземат предвид, за да се провери дали е изпълнено изискването за добра репутация, както следва:

- Данъчно право.
- Предоставяне на работниците в сектора на автомобилния транспорт.
- Приложимото право към договорните задължения.
- Каботаж.



Глава 3

Условия, които трябва да се спазват, за да се упражнява професията автомобилен превозвач

3.5. Нови условия по отношение на изискването за финансов капацитет

Пакетът за мобилност въвежда изискване за финансова стабилност за предприятията, които упражняват професията автомобилен превозвач на товари единствено с моторни превозни средства или състави от превозни средства с допустима маса в натоварено състояние над 2,5 тона, но не повече от 3,5 тона. Тези предприятия трябва да доказват всяка година, че разполагат с капитал и резерви на обща стойност най-малко:

- 1800 евро за първото използвано превозно средство, и
- 900 евро за всяко допълнително използвано превозно средство

Следва да се припомни, че сумите за дружествата за превоз на товари, използващи превозни средства с максимално допустима маса над 3,5 т, и за дружествата за превоз на пътници, използващи автобуси, не са се променили с пакета за мобилност и техните суми са следните:

- 9000 евро за първото използвано моторно превозно средство;
- 5000 EUR за всяко допълнително използвано моторно превозно средство или състав от превозни средства с допустима маса в натоварено състояние над 3,5 тона

3.6. Нови условия по отношение на изискването за професионална компетентност

Новото в пакет “Мобилност I” е, че държавите членки могат да насърчават редовното обучение на всеки три години, за да се гарантира, че лицето(ата), което(които) предоставя(т) професионалната компетентност (ръководител на транспортната дейност), има(т) достатъчно познания за развитието на сектора.



Глава 4

Международен автомобилен превоз на товари

4.1. Задължение за лицензиране на ЕО

Следва да се отбележи, че тази разпоредба се прилага за международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение за пътувания, извършвани на територията на Общността. Пакетът за мобилност I въвежда ново задължение за притежаване на лиценз на Общността от 21 май 2022 г. за превоз на товари с превозни средства, чиято допустима маса в натоварено състояние надвишава 2,5 тона, когато се извършва международен или каботажен превоз.

В случай на превозни средства, използвани за превоз на товари, чиято разрешена маса в натоварено състояние не надвишава 3,5 тона, издаващият орган посочва в раздела "Специфични забележки" на лиценза на Общността или на заверено копие от него: "≤ 3,5 t".

В ситуацията преди пакет "Мобилност I" лицензът на Общността се изискваше само за превозни средства, използвани за превоз на товари с максимална допустима маса над 3,5 тона.

4.2. Каботажни превози. Период на охлаждане

Новите функции на пакет "Мобилност I" се състоят от следното:

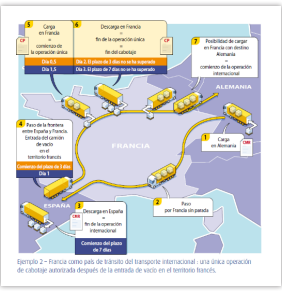
- На автомобилните превозвачи на товари не се разрешава да извършват каботажни превози със същото превозно средство или, в случай на съчленено превозно средство, с теглещото го превозно средство в същата държава-членка в рамките на четири дни след приключване на каботажния превоз в тази държава-членка.
- Счита се, че националните автомобилни превози на товари, извършвани в приемащата държава членка от превозвач, който не е местно лице, отговарят на изискванията на настоящия регламент, само ако превозвачът може да представи документални доказателства за предходния международен превоз и за всяка извършена последователна каботажна операция. Когато превозното средство е било на територията на приемащата държава-членка през четиридневния период преди международния превоз, превозвачът трябва да представи и доказателства за всички превози, извършени през този период.
- Доказателството за всяка каботажна операция се представя или предава на упълномощените инспектори на приемащата държава-членка при поискване и по време на пътната проверка. Те могат да бъдат представени или предадени по електронен път, като се използва ревизируем структуриран формат, който може да се използва директно за съхранение и компютърна обработка, като например електронна товарителница (e-CMR) в съответствие с Допълнителния протокол към Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки относно електронната товарителница от 20 февруари 2008 г. По време на крайпътната проверка водачът има право да се свърже с централата, с ръководителя на транспортната дейност или с всяко друго лице или организация, за да предостави някое от гореспоменатите доказателства преди края на крайпътната проверка.

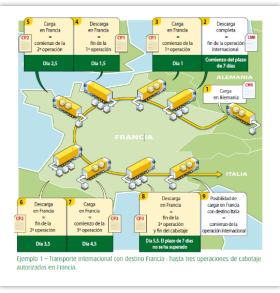
Глава 4

Международен автомобилен превоз на товари

Припомнете си, че:

- След като стоките, превозвани по време на входящ международен превоз, са доставени, на автомобилните превозвачи се разрешава да извършат със същото превозно средство или, в случай на съчленено превозно средство, с теглещото го превозно средство до три последователни каботажни превоза по международен превоз от друга държава-членка или трета държава до приемащата държава-членка. Последното разтоварване в рамките на каботажен превоз преди отпътуване от приемащата държава-членка трябва да се извърши в рамките на седем дни след последното разтоварване в приемащата държава-членка в рамките на входящия международен превоз. В рамките на посочения седемдневен период превозвачите могат да извършват всяка или всички каботажни превози, разрешени в която и да е държава-членка, при условие че са ограничени до един каботажен превоз във всяка държава-членка в рамките на три дни от влизането на разтоварения товар на територията на тази държава-членка.
- Превозвач, който извършва автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, притежава лиценз на Общността и чийто водач, ако е гражданин на трета държава, притежава атестация за водач, може да започне да извършва каботажни превози в държава-членка само ако преди това е извършил международен превоз, т.е. трансграничен превоз. Този превоз може да започне в друга държава-членка или в трета държава.
- Всички стоки, превозвани по време на входящ превоз преди каботажния превоз, трябва да са доставени, за да може да се започне каботажният превоз. В случай че входящият превоз се състои от няколко пратки, каботажът може да започне само след като всички пратки са доставени. Следователно е необходимо стоките да бъдат напълно разтоварени от натоварения преди това международен транспорт, за да могат да бъдат извършени каботажни превози в приемащата държава членка.
- Каботажът може да започне веднага след последното разтоварване на стоките, превозвани с международен транспорт, включително в деня на разтоварването.





Глава 4

Международен автомобилен превоз на товари

4.3. Каботажен транспорт. Превозни средства, освободени от лицензионния режим на ЕО

Превозните средства, които извършват следните видове автомобилен транспорт и са освободени от лицензионния режим на ЕО, могат да извършват и каботажни превози:

- Пощенски транспорт в режим на универсална услуга.
- Транспортиране на катастрофирали или повредени превозни средства.
- Превоз на товари с превозни средства, чиято разрешена маса в натоварено състояние не надвишава 2,5 тона.

4.4. Санкции за изпращачи, посредници, изпълнители и подизпълнители

Пакетът за мобилност изисква от държавите-членки да установят правила за санкции за товародатели, посредници, изпълнители и подизпълнители за неспазване на лицензa на Общността, удостоверението на водача и каботажа, ако те са знаели или с оглед на всички съответни обстоятелства е трябвало да знаят, че договорените от тях транспортни услуги са в нарушение на разпоредбите на лицензa на Общността, удостоверението на водача и каботажа.



Глава 5

Електронна информация, свързана с превоза на стоки

5.1. Обхват на приложение

С пакета за мобилност I се създава правна рамка за електронно предаване на регулаторна информация относно превоза на товари на територията на Съюза между съответните икономически оператори и компетентните органи с цел насърчаване на цифровизацията на товарния транспорт и логистиката, за да се намалят административните разходи, да се подобрят възможностите за прилагане на законодателството от страна на компетентните органи и да се повиши ефективността и устойчивостта на транспорта. Компетентните органи са длъжни да приемат регулаторната информация, когато тя е предоставена по електронен път от съответните икономически оператори;

Икономическите оператори могат да предават по електронен път на упълномощените инспектори при поискване и по време на пътната проверка информация относно доказателството за всяка каботажна операция или превозния документ за опасни товари.

По отношение на каботажните превози информацията, която се предава по електронен път, включва следните данни, свързани с всеки превоз:

- име, адрес и подпис на изпращача;
- Име, адрес и подпис на превозвача;
- Име и адрес на получателя и негов подпис на датата на доставката, след като стоките са доставени;
- Дата и мястото на получаване на стоките и определеното място на доставка;
- Общо описание на естеството на стоките, на начина на опаковане и, в случай на опасни стоки, тяхното общопризнато описание, както и броя на опаковките и техните специални маркировки и номера;
- Брутно тегло на стоките или тяхното количество, изразено по друг начин;
- регистрационни номера на теглещия автомобил и ремаркето.





Глава 5

Електронна информация, свързана с превоза на стоки

Когато съответните икономически оператори съобщават регулаторна информация на компетентния орган по електронен път, те правят това чрез данни, обработени на сертифицирана платформа на IETM, и ако е приложимо, чрез сертифициран доставчик на услуги на IETM. Тази регулаторна информация се съобщава от съответните икономически оператори в машинночетим формат и, при поискване от страна на компетентния орган, в текстовочетим формат.

5.2. Дата на влизане в сила

То се прилага от 21 август 2024 г.



Глава 6

Преместване на шофьори в сектора на автомобилния транспорт

6.1. Шофьор, командирован за целите на автомобилния транспорт

Командирован работник е работник, който за ограничен период от време извършва своята работа на територията на държава-членка, различна от тази, на чиято територия работи обичайно.

Ако транспортната операция, извършвана от водача, се счита за командироване, се прилага възнаграждението на държавата, в която е командирован водачът, докато ако транспортната операция, извършвана от водача, не се счита за командироване, се прилага възнаграждението на държавата, в която е установено предприятието.

Правилата определят, че водачите, които извършват транспортни операции в държава членка, различна от тази, в която е установено тяхното предприятие, се командироват, когато извършват транспортни операции в държава членка, различна от тази, в която е установено тяхното предприятие:

- **Недвустранни международни транспортни операции,** разбирани като транспортни операции, извършвани между две държави членки или между държава членка и трета държава, различна от държавата, в която е установен превозвачът.
- **каботажни превози,** определени като национални транспортни операции, извършвани временно за собствена сметка или за чужда сметка в приемаща държава-членка. Командироването приключва, когато водачът напусне приемащата държава-членка в рамките на своя международен превоз на товари или пътници.



Глава 6

Преместване на шофьори в сектора на автомобилния транспорт

6.2. Непреместван водач

Не се счита, че шофьорът извършва пътуване с автомобилен транспорт, ако преминава през територията на държава членка, без да товари или разтоварва стоки и без да качва или слиза пътници.

За целите на законодателството в областта на автомобилния транспорт обаче водачът не се счита за командирован водач, когато извършва двустранен превоз на товари или пътници.



6.2.1. Двустранна транспортна операция в контекста на международен случаен или редовен превоз на пътници се извършва, когато водачът извършва някоя от следните операции:

- качва пътници в държавата членка на установяване и ги сваля в друга държава членка или в трета държава.
- качва пътници в държава-членка или в трета държава и ги спуска в държавата-членка на установяване.
- качва и слиза пътници в държавата-членка на установяване за целите на местни екскурзии в друга държава-членка или в трета държава в съответствие с Регламент (ЕО) № 1073/2009.
- от 2 февруари 2022 г., когато в допълнение към извършването на двустранна транспортна операция водачът качва пътници веднъж и/или сваля пътници веднъж в пресичаните държави членки или трети държави, при условие че водачът не предлага услуги за превоз на пътници между две места, разположени в пресичаната държава членка. Това се отнася и за пътуването в обратна посока. От 21 август 2023 г. това освобождаване ще се прилага само за водачи, които използват превозни средства, оборудвани с интелигентни тахографи.

6.2.2. Двустранна транспортна операция в контекста на международния превоз на товари се извършва, когато водачът извършва някоя от следните операции:

- Допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване (т.е. недвустранни международни транспортни операции), извършвани в рамките на двустранните операции в държавите-членки или в трети страни, които се пресичат
- само един за отиване и един за връщане или, ако няма такъв (товарене или разтоварване) за отиване, до два за връщане, при условие че товаренето и разтоварването не се извършват в една и съща държава.

Глава 6

Преместване на шофьори в сектора на автомобилния транспорт

- Транзитно преминаване през територията на държава членка без товарене или разтоварване.
- Началната или крайната част на комбинирана транспортна операция, ако самото пътуване представлява двустранна транспортна операция.
- От 2 февруари 2022 г. водачите не се считат за командировани, когато освен извършването на двустранна транспортна операция, водачът извършва товарене или разтоварване на
- държавите членки или трети държави, през които преминава, при условие че не товари и не разтоварва стоките в една и съща държава членка. Когато двустранна транспортна операция, започваща в държавата членка на установяване, по време на която не се извършва друга допълнителна дейност, е последвана от двустранна транспортна операция в държавата членка на установяване, освобождаването по отношение на допълнителните дейности, посочено в трета алинея, се прилага за максимум две допълнителни дейности по товарене или разтоварване.
- От 21 август 2023 г. това освобождаване ще се прилага само за водачи, които използват превозни средства, оборудвани с интелигентни тахографи.

6.3. Декларация за преместване



Превозвачът е длъжен да изпрати декларация за командироване на компетентните национални органи на държавата членка, в която е командирован водачът, най-късно в началото на командировката, като използва стандартен многоезичен формуляр на публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП).

Декларацията за движение включва следната информация:

- самоличността на превозвача, най-малкото под формата на номер на лицензa на Общността, когато такъв номер е наличен,
- данните за контакт на ръководителя на транспорта или друго лице за контакт в държавата членка на установяване за връзка с компетентните органи на приемащата държава членка, в която се предоставят услугите, и за изпращане и получаване на документи или уведомления,
- самоличността, адреса и номера на шофьорската книжка на водача,
- началната дата на трудовия договор на водача и приложимото към този договор законодателство,
- планираните начална и крайна дата на пътуването,
- регистрационните табели на моторните превозни средства,
- вида на предоставяната транспортна услуга (товарен транспорт, пътнически транспорт, международен транспорт или каботажен транспорт);

Глава 6

Преместване на шофьори в сектора на автомобилния транспорт

6.4. Документация, която трябва да се съхранява и предоставя на крайпътните контролни пунктове

Декларацията за движение включва следната информация:

- Копие от декларацията за пътуване, подадена чрез IMI, на хартиен или електронен носител;
- доказателство за транспортните операции, извършени в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR),
- о доказателства за извършените каботажни превози, които се състоят от следната информация (данни, свързани с всяка операция):
  - a) име, адрес и подпис на изпращача;
  - b) името и адреса на получателя и неговия подпис на датата на доставката, след като стоките са били доставени;
  - c) датата и мястото на получаване на стоките и определеното място на доставка;
  - d) общо описание на естеството на стоките, на начина на опаковане и, в случай на опасни стоки, тяхното общопризнато описание, както и броя на опаковките и техните специални маркировки и номера;
  - e) брутното тегло на стоките или тяхното количество, изразено по друг начин;
  - f) регистрационните номера на теглещото превозно средство и на ремаркето.
- данните, записани от тахографа (по-специално символите на държавите членки, в които водачът е извършвал превози).



Глава 7

Наказания за неспазване на изискванията



Посочени са само новите нарушения, свързани с новите функции, въведени с пакета за мобилност I. Моля, имайте предвид, че всяка държава - членка на Европейския съюз, прилага свои собствени санкции за нарушителите, т.е. няма хомогенност в размера на глобите. Посочените в настоящия документ санкции съответстват на Испания. От друга страна, съществува хомогенност по отношение на критериите за прилагане на мярката загуба на добра репутация.

7.1. Наказания във връзка с времето за управление и периодите на почивка

КОНЦЕПЦИЯ ЗА НАРУШЕНИЕ	НАРУШЕНО ПРАВИЛО	САНКЦИЯ
Ползване на превозно средство за редовна седмична почивка или за всяка седмична почивка с продължителност над 45 часа, която се ползва като компенсация за намалена седмична почивка.	С изключение на Член 8.8 от Регламент (ЕО) № 561/2006	**1001€**
Когато водачът е далеч от дома си, да използва нормалния седмичен период за почивка или всеки седмичен период за почивка с продължителност над 45 часа, който се ползва като компенсация за предишни намалени седмични периоди на почивка в помещения, които не са подходящи и адаптирани за двата пола, които не разполагат с подходящи спални и санитарни помещения.	Член 8.8 от Регламент (ЕО) № 561/2006	**1001€**
Невъзможност на транспортното предприятие да организира работата по такъв начин, че водачът да не може да се връща в оперативния център на работодателя или по местоживеене на всеки четири последователни седмици.	Член 8.8.a от Регламент (ЕО) № 561/2006	**1001€**
Невъзможност на транспортното предприятие да организира работата на водача по такъв начин, че той да може да се върне в оперативния център на работодателя или по местоживеене преди края на третата седмица, след като е ползвал две последователни намалени седмични почивки в рамките на международен превоз на товари, преди началото на редовната седмична почивка от повече от 45 часа, която той ползва като компенсация.	Член 8.8.a от Регламент (ЕО) № 561/2006	**2001€**
Когато шофьорът е извън дома си, работодателят не носи отговорност за всички разходи за настаняване извън превозното средство по време на нормалните седмични периоди на почивка и по време на периодите на почивка с продължителност над 45 часа, взети като компенсация.	Член 8.8 Регламент (ЕО) № 561/2006	**401€**

Глава 7

Наказания за неспазване на изискванията

7.2. Наказания във връзка с времето за управление на превозното средство и периодите на почивка

Декларацията за движение включва следната информация:

КОНЦЕПЦИЯ ЗА НАРУШЕНИЕ	НАРУШЕНО ПРАВИЛО	САНКЦИЯ
Невписване в тахографа на символите на държавите, чиито граници водачът е пресякъл по време на дневния работен период.	Чл. 34.6.е от Регламент (ЕС) № 165/2014 Член 34.7 от Регламент (ЕС) № 165/2014	801€

7.3. Санкции за международен автомобилен превоз на товари

Нарушенията, произтичащи от влизането в сила на пакет “Мобилност I”, се вписват в съществуващите преди това видове нарушения.

7.4. Нарушения/санкции по отношение на движението на водачите

КОНЦЕПЦИЯ ЗА НАРУШЕНИЕ	НАРУШЕНО ПРАВИЛО	САНКЦИЯ
Водачът не подава декларация за командироване на хартиен или електронен носител	Член 1.11.б от Директива 1057/2020	401€

Continental Automotive Trading Österreich GmbH
Flachgasse 54-58
1150 Vienna, AT
+43 1 981 270
www.fleet.vdo.at
VDO - Марка на Continental Corporation

Нашата мисия е да ви помогнем и подкрепим ви в трансформирането на задължението за използване на тахографа в конкурентно предимство и решаващ тласък за вашия бизнес.

Ние сме тук, за да ви помогнем да оцените данните си.
info@vdo.at

Следвайте ни в социалните медии!

Присъединете се и откривайте най-новата и полезна информация за света на тахографите и транспортния сектор.