РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/695 НА КОМИСИЯТА

от 2 май 2022 година

за установяване на правила за прилагането на Директива № 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата формула за изчисляване на степента на риска за транспортните предприятия

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на регламенти (ЕО) № 561/2006 и (ЕС) № 165/2014 и Директива 2002/15/ЕО относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета ([1]), и по специално член 9, параграф 1, втора алинея от нея,

като има предвид, че:

(1) Ефективното и икономически изгодно прилагане на законодателството на Съюза в областта на автомобилния транспорт е от първостепенно значение за подобряване на пътната безопасност, условията на труд на водачите и социалната закрила, както и за гарантиране на лоялна конкуренция между предприятията за автомобилни превози.

(2) Националните системи за оценка на риска, въведени от държавите членки с цел по-добро насочване на контрола към предприятията с висока степен на риск, се основават на различни национални методи за изчисление. Това затруднява съпоставимостта и обмена на информация относно оценките на риска в контекста на трансграничното правоприлагане.

(3) В член 9, параграф 1, втора алинея от Директива 2006/22/ЕО се изисква Комисията да установи чрез актове за изпълнение обща формула за изчисляване на степента на риска за дадено предприятие.

(4) При изготвянето на тази формула Комисията следва да отчете всички нарушения, които могат да засегнат степента на риска за предприятията, което включва нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета ([2]), на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([3]), на националните разпоредби за транспониране на Директива № 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]), както и нарушенията, посочени в член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета ([5]).

(5) Общата формула следва да отчита броя, тежестта и честотата на възникване на нарушения и резултатите от проверки, при които не е установено нарушение, както и дали дадено предприятие за автомобилни превози използва интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014 на всички свои превозни средства.

(6) Общата формула за изчисляване на степента на риска за дадено предприятие следва да допринесе значително за хармонизирането на практиките за правоприлагане в целия Съюз, като гарантира, че всички водачи и транспортни предприятия се третират еднакво по отношение на проверките и санкциите съгласно приложимите правила на Съюза.

([1]) ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45.

([2]) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година 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).

([3]) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

([4]) Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).

([5]) 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 Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

(7) Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработване на лични данни, те следва да се прилагат в съответствие с правото на Съюза относно защитата на личните данни и неприкосновеността на личния живот и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) и, когато е приложимо, с Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([7]).

(8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 165/2014,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Общата формула за изчисляване на степента на риска за дадено транспортно предприятие и изискванията за нейното прилагане са определени в приложението.

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 2 май 2022 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

([6]) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

([7]) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

ПРИЛОЖЕНИЕ

ОБЩА ФОРМУЛА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА СТЕПЕНТА НА РИСКА ЗА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ИЗИСКВАНИЯ ЗА НЕЙНОТО ПРИЛАГАНЕ

1) Общата оценка на риска за дадено транспортно предприятие се изчислява, като се използва следната обща формула:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Където:

R —	обща оценка на риска за предприятието
n —	брой нарушения от даден вид при всяка отделна проверка (всички видове проверки).
i —	индивидуална проверка
v —	претеглен резултат според вида/тежестта на нарушението (MI/SI/VSI/MSI)
MSI —	най-тежко нарушение
VSI —	много тежко нарушение
SI —	тежко нарушение
MI —	леко нарушение
N —	брой на проверените превозни средства по време на индивидуална проверка
r —	общ брой на проверките на предприятието
g —	тегловен коефициент за използването на интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014

2) При прилагането на общата формула се използват следните принципи и елементи:

3) Периодът от време, през който нарушението се отчита във формулата, е две години.

4) Автомобилните превозвачи се класифицират в следните рискови интервали въз основа на тяхната оценка:

— превозвачи, на които не са извършени проверки (сив интервал)

— 0—100 точки: нискорискови превозвачи (зелен интервал)

— 101—200 точки: превозвачи със среден риск (жълт интервал)

— 201 точки или повече: високорискови превозвачи (червен интервал)

5) Претегленият резултат от индивидуалната проверка („i“) се изчислява чрез използване на следните тегловни коефициенти („v“) в зависимост от вида на нарушението:

MI = 1

SI = 10

VSI = 30

MSI = 90

6) Окончателната оценка на риска за дадено предприятие отчита общия брой на извършените проверки („r“) както на пътя, така и в неговите помещения, включително проверките, при които не са установени нарушения.

7) Проверките, при които не са установени нарушения, се записват с нула точки.

8) Претегленият резултат от индивидуална проверка отчита всички проверени превозни средства („N“).

9) За дата на нарушението, която се взема предвид в общата формула, се счита датата, на която нарушението е станало окончателно, т.е. вече не е предмет на разглеждане. Нарушенията се отчитат само веднъж във формулата.

10) Ако при проверка в помещенията на транспортно предприятие се установи, че целият автомобилен парк е оборудван с интелигентен тахограф съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 165/2014, неговият краен резултат се умножава по коефициент 0,9 („g“).