



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 19 октомври 2023 г.  
(OR. en)

14445/23

---

---

Междуетноституционално досие:  
2023/0361(COD)

---

---

TRANS 435  
AVIATION 195  
CODEC 1940

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от  
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 17 октомври 2023 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: COM(2023) 591 final

---

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И  
НА СЪВЕТА за изменение на регламенти (ЕО) № 80/2009, (ЕС) №  
996/2010 и (ЕС) № 165/2014 по отношение на някои изисквания за  
докладване в областта на автомобилния транспорт и  
въздухоплаването

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 591 final.

Приложение: COM(2023) 591 final



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.10.2023 г.  
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на регламенти (ЕО) № 80/2009, (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) № 165/2014 по отношение на някои изисквания за докладване в областта на автомобилния транспорт и въздухоплаването**

(текст от значение за ЕИП)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

В своето съобщение „Дългосрочна конкурентоспособност на ЕС: перспективи след 2030 г.“<sup>1</sup> Комисията подчерта колко важно е чрез нормативната система да се гарантира постигането на целите при минимални разходи. Поради това тя поема ангажимент да даде нов тласък за рационализиране и опростяване на изискванията за докладване, като крайната цел е административната тежест да бъде намалена с 25 %, без да се подкопават съответните цели на политиката.

Изискванията за докладване играят ключова роля за гарантиране на правилното прилагане и наблюдение на законодателството. Разходите за тях като цяло се компенсират до голяма степен от ползите, които носят, по-специално при наблюдението и гарантирането на спазването на ключови мерки на политиката. Изискванията за докладване обаче могат да наложат и несъразмерна административна тежест на заинтересованите страни, като най-много засягат малките и средните предприятия (МСП) и микропредприятията, също и предвид организационните и технологичните промени, които налагат адаптиране на първоначалните изисквания за докладване. Тяхното натрупване с течение на времето може да доведе до излишни, дублиращи се или остарели задължения, неефективна честота и време на докладване или неподходящи методи за събиране за данни.

Поради това рационализирането на задълженията за докладване и намаляването на административната тежест е приоритет. В този контекст целта на настоящото предложение е да се опростят инициативите в областта на политиката в транспорта, които засягат по-специално автомобилния транспорт и въздухоплаването.

С предложението ще се премахнат или рационализират конкретни задължения за докладване за публичните органи, както следва:

- С предложението се премахва задължението съгласно Регламент (ЕО) № 80/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup> продавачите на компютризирани системи за резервация (КСР) да представят доклади, в които подробно се описват структурата на собствеността и моделите на управление, на всеки четири години и по искане на Комисията. Целта на това задължение за докладване е да се наблюдава прилагането на член 10 от посочения регламент, установяващ специфични правила за превозвачите собственици, които по-конкретно имат за цел да попречат на тези превозвачи да дискриминират конкурентни КСР, както и да не допускат КСР, притежавани от тези превозвачи, да дискриминират превозвачите собственици на други КСР. Оценката<sup>3</sup> от 2020 г. на този регламент показва, че тази разпоредба изглежда

---

<sup>1</sup> COM(2023)168.

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 80/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно кодекс за поведение при компютризирани системи за резервация и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2299/89 (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 47).

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

излишна, тъй като авиокомпаниите вече не притежават КСР и следователно представянето на одитиран доклад вече не е оправдано. Независимо от това Комисията следва да запази съществуващите си правомощия да изисква такива доклади, за да може ефективно да прилага член 10, в случай че дадена авиокомпания придобие участие в КСР в бъдеще. Разпоредбата, изискваща от продавачите да информират Комисията относно самоличността на одитора преди потвърждаване на назначаването му и позволяваща на Комисията да поиска смяната му, също е премахната.

- Задължението съгласно Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> за публикуване на преглед на безопасността на национално равнище се заличава. Това задължение вече е излишно с оглед на годишния преглед на безопасността, публикуван от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ).
- Премахва се задължението по Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> държавите членки да изпращат на Комисията списъка на сервизите, които могат да извършват монтаж, проверки и ремонт на тахографи, както и задължението на Комисията да публикува тези списъци. Тези списъци имаха недостатъка да предоставят само моментна снимка на одобрените сервизи. Те се заменят със задължение държавите членки да публикуват тази информация на публично достъпен уебсайт и постоянно да я актуализират, а Комисията — да публикува списъка на тези уебсайтове.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е част от първия пакет от мерки за рационализиране на изискванията за докладване. Това е стъпка в непрекъснат процес на цялостен преглед на съществуващите изисквания за докладване, с цел да се оцени дали те продължават да са уместни и да станат по-ефективни.

Въведената с тези мерки рационализация няма да засегне постигането на целите в областта на политиката, тъй като мерките не засягат спазването от страна на държавите членки на основните задължения.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

В рамките на Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) Комисията гарантира, че нейното законодателство е пригодно за целта, насочено е към

---

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г, стр. 35).

<sup>5</sup> 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).

нуждите на заинтересованите страни и свежда до минимум административната тежест, като същевременно постига своите цели. Поради това настоящите предложения се вписват в програмата REFIT, тъй като с тях се намалява сложността на задълженията за докладване, произтичащи от правната среда на ЕС.

Въпреки че някои изисквания за докладване са от съществено значение, те трябва да бъдат възможно най-ефикасни, като се избягват припокривания, премахва се ненужната административна тежест и се използват възможно най-много цифрови и оперативно съвместими решения.

С настоящите предложения изискванията за докладване се рационализират, като по този начин постигането на целите на законодателството става по-ефективно и по-малко обременяващо за публичните органи и за дружествата.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

### **• Правно основание**

Правното основание за Регламент (ЕО) № 80/2009 са член 71 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност (понастоящем съответно член 91 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), правното основание за Регламент (ЕС) № 165/2014 е член 91 от ДФЕС, а за Регламент (ЕС) № 996/2010 е член 100, параграф 2 от ДФЕС. Поради това правното основание за предложения регламент следва да бъдат член 91 и член 100, параграф 2 от ДФЕС.

### **• Субсидиарност**

Съответните изисквания за докладване са наложени по силата на правото на ЕС. Поради това, с оглед на осигуряване на правна сигурност и последователност на докладването, тяхното рационализиране ще се осъществи най-добре на равнището на ЕС. Това ще гарантира еднакви условия на конкуренция за дружествата и публичните администрации в целия ЕС, които ще се възползват от рационализирането на изискванията за докладване, произтичащи от настоящите предложения.

### **• Пропорционалност**

Рационализирането на изискванията за докладване опростява правната рамка чрез въвеждане на минимални промени в съществуващите изисквания, които не засягат същността на по-широката цел на политиката. Поради това предложението се ограничава до онези промени, които са необходими, за да се гарантира ефикасното докладване, без да се променят съществените елементи на съответното законодателство.

### **• Избор на инструмент**

С предложения регламент се изменят три регламента, които имат съвместимо правно основание, като изменението засяга единствено изискванията за докладване. Поради това е целесъобразно тези изменения да бъдат обединени в едно законодателно предложение.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не е приложимо

- **Консултации със заинтересованите страни**

Не е приложимо

- **Събиране и използване на експертни становища**

Настоящите предложения са изготвени след процес на вътрешен контрол на съществуващите задължения за докладване и въз основа на опита от прилагането на съответното законодателство. Тъй като това е стъпка в процеса на непрекъсната оценка на изискванията за докладване, произтичащи от законодателството на ЕС, контролът на тази административна тежест и на нейното въздействие върху заинтересованите страни ще продължи.

- **Оценка на въздействието**

Предложението се отнася до ограничени и целенасочени промени в законодателството с оглед да се рационализират изискванията за докладване. Промените се основават на опита от прилагането на законодателството. Те не влияят съществено върху политиката, а само гарантират по-ефикасно и ефективно прилагане. Поради целенасочения им характер и липсата на съответни варианти на политиката не е необходимо да се извършва оценка на въздействието.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Целта на настоящото предложение по REFIT е да се опрости законодателството и да се намали административната тежест за заинтересованите страни, и по-специално публичните органи.

С предложението за изменение на Регламент (ЕО) № 80/2009 продавачите на КСР ще бъдат освободени от задължението, а съответно и от свързаните с него разходи, да представят на Комисията одитирани доклади на всеки четири години. При поискване от страна на Комисията задължението за представяне на такива доклади продължава да се прилага, но вече не е обвързано със задължението тези дружества да информират предварително Комисията относно самоличността на одитора преди назначаването му и за възможността Комисията да поиска смяна на одитора, което беше обременяващо и потенциално скъпоструващо задължение.

Предложението за премахване на задължението националните администрации да изготвят годишен преглед на безопасността в областта на въздухоплаването ги освобождава от административна тежест.

Що се отнася до задължението за докладване от Регламент (ЕС) № 165/2014, съгласно който от държавите членки се изисква да докладват за одобрените сервиси, които могат да извършват монтаж, проверки или ремонт на тахографи, както и за картите, издадени

на тези сервизи, предложената система е по-рационална и ефикасна, тъй като списъкът на тези сервизи ще се актуализира постоянно в полза на правоприлагащите органи и операторите. Настоящата система за докладване всъщност предоставя само моментна снимка на одобрените сервизи, и по-специално на издадените им карти. Тъй като картите, издавани на сервизите, са валидни само една година, списъците, изпращани от държавите членки на Комисията, започват постепенно да губят своята актуалност през следващата година, като приблизително година по-късно почти всички стават неактуални. Поддържането на публично достъпни актуализирани списъци намалява разходите за изпълнение и правоприлагане за водачите и операторите, като гарантира, че те имат достъп до одобрените сервизи и монтьори, по-специално в други държави членки, както и разходите за правоприлагащите органи, които в противен случай би трябвало да проверяват тези списъци за целите на правоприлагането. Настоящото предложение няма да доведе до промяна в административната тежест на държавите членки, които вече разполагат с такъв уебсайт.

- Основни права

Не е приложимо

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Не е приложимо

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо

### **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

*С член 1 се изменя Регламент (ЕО) № 80/2009*

Понастоящем в член 12 от Регламент (ЕО) № 80/2009 се предвижда, че на всеки четири години или по искане на Комисията продавачите на КСР трябва да представят одитиран от независим одитор доклад, в който подробно се описват структурата на собствеността и моделът на управление. Освен това те трябва да информират Комисията за самоличността на одитора, а Комисията може да поиска той да бъде сменен. Съгласно измененото предложение от продавачите ще се изисква да представят одитиран от независим одитор доклад само по искане на Комисията.

*С член 2 се изменя Регламент (ЕС) № 996/2010*

Член 4, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 996/2010 понастоящем изисква от държавите членки да публикуват годишен преглед на безопасността. Тази разпоредба се заличава с член 2 от предложението, като основанието за това е, че годишният преглед на

безопасността вече се публикува от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ).

*С член 3 се изменя Регламент (ЕС) № 165/2014*

Член 24, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 165/2014 понастоящем изисква от държавите членки да изпращат ежегодно на Комисията списък на одобрените сервиси и издадените им карти и също така изисква от Комисията да публикува тези списъци. Член 3 от предложението заменя този параграф с параграф, изискващ от държавите членки да публикуват на публично достъпен уебсайт и постоянно да актуализират списъците на одобрените сервиси и издадените им карти. Той също така изисква Комисията да публикува списъка на тези национални уебсайтове на своя уебсайт.





Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на регламенти (ЕО) № 80/2009, (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) № 165/2014 по отношение на някои изисквания за докладване в областта на автомобилния транспорт и въздухоплаването**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 и член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Изискванията за докладване играят ключова роля за гарантиране на правилното наблюдение и прилагане на законодателството. Важно е обаче тези изисквания да бъдат рационализирани, за да се гарантира, че те служат на предназначенията цел, и да се ограничи административната тежест.
- (2) Регламенти (ЕО) № 80/2009<sup>3</sup>, (ЕС) № 996/2010<sup>4</sup> и (ЕС) № 165/2014<sup>5</sup> на Европейския парламент и на Съвета съдържат редица изисквания за докладване

---

<sup>1</sup> ОВ С , г., стр. .

<sup>2</sup> ОВ С , г., стр. .

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 80/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 14 януари 2009 г. относно кодекс за поведение при компютризираните системи за резервация и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 2299/89 (ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 47).

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35).

в областта на автомобилния транспорт и въздухоплаването, които следва да бъдат опростени в съответствие със съобщението на Комисията „Дългосрочна конкурентоспособност на ЕС: перспективи след 2030 г.“<sup>6</sup>.

- (3) По-конкретно член 12 от Регламент (ЕО) № 80/2009 изисква всеки системен продавач на компютризирани системи за резервация (КСР) да представя на всеки четири години, а в допълнение — и при поискване от страна на Комисията, одитиран от независим одитор доклад, в който подробно се описват структурата на собствеността и моделът на управление.
- (4) Предназначението на това задължение за одит и докладване е да се даде възможност на Комисията да наблюдава прилагането на член 10 от Регламент (ЕО) № 80/2009, в който се определят специфични правила за превозвачите собственици. Тези правила имат за цел по-специално да попречат на превозвачите собственици да дискриминират конкурентни КСР и да попречат на КСР, притежавани от тези превозвачи, да дискриминират други превозвачи. Оценката на Регламент (ЕО) № 80/2009, извършена през 2020 г.<sup>7</sup>, показва, че тези разпоредби относно превозвачите собственици може да са излишни, тъй като авиокомпаниите вече не притежават КСР и няма доказателства, че те биха се опитали да ги придобият, ако тези правила не съществуваха. Поради това представянето на одитирани доклади на всеки четири години вече не е оправдано. Независимо от това Комисията следва да запази правомощието си да изисква одитирани доклади, когато това е целесъобразно с оглед на ефективното прилагане на правилата за превозвачите собственици при необходимост.
- (5) В член 4, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 996/2010 се изисква ежегодното публикуване на преглед на безопасността на национално равнище, за да се информира обществеността за общото равнище на авиационната безопасност. Предназначението на това задължение беше да се гарантира прозрачност относно цялостното състояние на авиационната безопасност в държавите членки, и по-специално относно приноса на дейностите по разследване на произшествия в тази връзка, като се има предвид контекстът на този регламент. То обаче стана излишно с оглед на годишния преглед на безопасността, публикуван от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз съгласно член 72, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета<sup>8</sup>, който обхваща цялата авиационна система на Съюза, включително разследванията на произшествия.

---

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> COM(2023)168.

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2020\)9&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2020)9&lang=en)

<sup>8</sup> Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО)

- (6) В член 24, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 165/2014 се изисква компетентните органи на държавите членки ежегодно да изпращат на Комисията, ако е възможно по електронен път, списъците на одобрените монтьори и сервизи, които могат да извършват монтаж, проверки, прегледи, технически прегледи и ремонти на тахографите, както и издадените им карти. Комисията публикува след това тези списъци на своя уебсайт.
- (7) Съчетанието на обстоятелството, че картите за монтаж и настройки са валидни за срок от една година, с обстоятелството, че в съобщението на държавите членки до Комисията се предоставя само моментна снимка на одобрените сервизи и на издадените им валидни карти, означава, че през следващата година все по-голяма част от картите за монтаж и настройки, публикувани на уебсайта на Комисията, вече не са валидни. Поради това от държавите членки следва да се изисква да публикуват тази информация на публично достъпен уебсайт и постоянно да я актуализират. Комисията следва да публикува списъка на уебсайтовете на всички държави членки, на които може да бъде намерена тази информация. Някои държави членки вече разполагат с такива уебсайтове. Следователно това задължение би довело до намаляване на административната тежест както за Комисията, така и за държавите членки, и до намаляване на разходите за правоприлагане за заинтересованите страни, като се гарантира по-актуално и ефективно разпространение на информацията.
- (8) Поради това регламенти (ЕО) № 80/2009, (ЕС) № 996/2010 и (ЕС) № 165/2014 следва да бъдат съответно изменени,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### *Изменения в Регламент (ЕО) № 80/2009*

Член 12 от Регламент (ЕО) № 80/2009 се заменя със следното:

### *„Член 12*

Комисията може да поиска от всеки системен оператор да представи одитиран от независим одитор доклад, в който подробно се описват структурата на собствеността и моделът на управление. Разходите, свързани с одитирания доклад, са за сметка на системния продавач.“

### *Член 2*

#### *Изменение в Регламент (ЕС) № 996/2010*

В член 4 от Регламент (ЕС) № 996/2010 параграф 5 се заличава.

---

№ 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

### *Член 3*

#### *Изменение в Регламент (ЕС) № 165/2014*

В член 24 от Регламент (ЕС) № 165/2014 параграф 5 се заменя със следното:

„5. Компетентните органи на държавите членки публикуват списъците на одобрените монтьори и сервизи и издадените им карти на публично достъпен уебсайт и гарантират, че тези списъци се актуализират. Комисията публикува списъка на въпросните национални уебсайтове на своя уебсайт.“.

### *Член 4*

#### *Влизане в сила*

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 [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*