



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 март 2023 г.
(OR. en)

6795/23

Междуетноституционално досие:
2023/0053(COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

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

Дата на получаване: 1 март 2023 г.

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

№ док. Ком.: COM(2023) 127 final

Относно: Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И
НА СЪВЕТА относно свидетелствата за управление, за изменение
на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на
Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и
на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския
парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на
Комисията

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 127 final.

Приложение: COM(2023) 127 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.3.2023 г.
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до основно преразглеждане на правилата на Съюза относно свидетелствата за управление. То представлява третото такова преразглеждане на тези правила, въведени за първи път през 1980 г. с Директива 80/1263/ЕИО¹, последвана от втората Директива 91/439/ЕИО относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства² и третата Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства^{3,4}.

• Основания и цели на предложението

Пътната безопасност в ЕС се подобри значително през последните 20 години. Броят на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия намаля с 61,5 % от около 51 400 през 2001 г. на около 19 800 през 2021 г. Подобряването на пътната безопасност обаче не е толкова значително, колкото е необходимо. Забавянето в темповете на намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата през 2014 г. стана причина министрите на транспорта от ЕС да представят министерска декларация относно пътната безопасност на неофициалното заседание на Съвета по транспорт във Валета през март 2017 г.⁵, в която държавите членки призоваха Комисията да проучи възможността за укрепване на правната рамка на ЕС в областта на пътната безопасност, за да се гарантира, че по-малко хора умират при пътнотранспортни произшествия.

Като част от третия си пакет за мобилността от май 2018 г. Комисията публикува „Стратегически план за действие относно пътната безопасност“⁶, в който призова за нов подход за противодействие на тенденцията на застой, що се отнася до данните за пътната безопасност в ЕС, и за доближаване до дългосрочната цел за нулев брой смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС до 2050 г. („Нулева смъртност“). През юни 2019 г. Комисията публикува Рамка за политиката на ЕС

¹ ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 1 [EUR-Lex — 31980L1263 — EN — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 1 [EUR-Lex — 31991L0439 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18 [EUR-Lex — 02006L0126-20201101 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ С първата директива относно свидетелствата за управление на моторно превозно средство (Директива 80/1263/ЕИО) беше въведен първият набор от правила в ЕС по отношение на хармонизирането на националните схеми за свидетелства за управление, по-специално чрез въвеждането на образец на Общността за свидетелството за управление, предварителното определяне на категориите превозни средства и чрез определяне на условията, при които свидетелствата за управление могат да бъдат издавани или заменени в ЕС. Тези правила бяха допълнително уточнени и разширени с втората директива относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства (Директива 91/439/ЕИО). Най-важното е, че беше установено взаимното признаване на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, и бяха въведени изисквания за минимална възраст за получаване на свидетелство за управление. Третата директива относно свидетелствата за управление (Директива 2006/126/ЕО) беше одобрена през декември 2006 г. и беше изменена единадесет пъти между 2009 г. и 2020 г., главно с цел да се подобри хармонизирането на общите стандарти и изисквания и за адаптиране към технологичното развитие.

⁵ Вж.:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf;

през юни 2017 г. Съветът прие заключенията относно пътната безопасност, с които одобри Декларацията от Валета (вж. документ 9994/17).

⁶ Приложение I към COM (2018) 293 final (Европа в движение). Устойчива мобилност за Европа: безопасна, свързана, екологосъобразна) [EUR-Lex — 52018DC0293 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност“⁷. С пакета Комисията предложи нови междинни цели за намаляване на броя на смъртните случаи по пътищата с 50 % между 2020 г. и 2030 г., както и за намаляване на броя на тежките наранявания с 50 % през същия период, както се препоръчва в Декларацията от Валета.

В своята стратегия за устойчива и интелигентна мобилност⁸ от 2020 г. Комисията отново потвърди целта за нулев брой смъртни случаи във всички видове транспорт до 2050 г. и обяви преразглеждането на Директивата относно свидетелствата за управление, наред с другото, за да се вземат предвид технологичните иновации, включително мобилните свидетелства за управление, в рамките на водеща инициатива 10 „Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта“. През октомври 2021 г. Европейският парламент прие резолюция относно Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г.⁹, в която призовава Комисията да продължи да насърчава пътната безопасност, по-специално чрез по-високи стандарти по отношение на обучението на водачите.

Това предложение е обявено в работната програма на Комисията за 2022 г. в приложение II (инициативи по REFIT) под заглавието „Нов тласък за европейската демокрация“¹⁰ и е в изпълнение на програмата за по-добро регулиране¹¹, като гарантира, че съществуващото законодателство е опростено и ясно, не създава ненужна тежест и е в крак с развитието на политическите, обществените и технологичните промени.

Една от най-усъвършенстваните в света рамки за свидетелства за управление е в сила и се прилага от ЕС и други държави — членки на ЕИП. Като цяло тя обхваща над 250 милиона водачи. Крайъгълният камък на тази рамка е Директивата относно свидетелствата за управление, с която се установяват общи правни мерки за признаването и издаването на свидетелства за управление в Европейския съюз. Нейните цели са подобряване на пътната безопасност и улесняване на свободното движение на гражданите в рамките на ЕС. Със свободата на движение, установена от единния европейски пазар, правилата на ЕС относно свидетелствата за управление допринесоха за облекчаване на трансграничните пътувания и улесниха промяната на местопребиването на гражданите, които се установяват в друга държава членка. Въпреки това гражданите все още се сблъскват с несъответствия в националните подходи, което от своя страна засяга техните права на управление. Те също така се сблъскват с недостатъци и трудности при прилагането на директивата.

Настоящата инициатива се основава на Директива 2006/126/ЕО, която има за цел да подобри пътната безопасност и да улесни свободата на движение чрез:

- въвеждане на единен образец на европейско свидетелство за управление, задължителен за всички водачи от 2033 г., с цел да се гарантира по-голяма защита срещу измами и подправка;
- категоризация на свидетелствата за управление по типове превозни средства и минимална възраст за тяхното управление;

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

⁸ COM(2020) 789 final [EUR-Lex — 52020DC0789 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/com-2020-789.htm).

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_BG.html.

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex — 52021DC0645 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/com-2021-645.htm).

¹¹ SWD(2021) 305 final [По-добро регулиране \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lexUri/swd-2021-305.htm).

съдържащи се в директивата (като например понятието „обичайно пребиваване“), са били трудни за прилагане и може да са довели до голяма административна тежест или са представлявали пречки пред свободното движение. На практика гражданите с добре документирани права на управление, които се сблъскват с такива пречки, могат да останат без свидетелства за управление в продължение на до шест месеца или дори по-дълго. Освен това действащата към настоящия момент директива в някои случаи може да попречи на граждани на ЕС да получат свидетелство за управление в държави от ЕС, чийто местен език не владеят в достатъчна степен и в които не е разрешено използването на устен преводач по време на изпитите. Също така не съществуват общи правила за замяна на свидетелствата за управление, издадени от трети държави, когато притежателят установи пребиваването си в Европейския съюз, при което свидетелствата за управление на ЕС, получени в една държава членка в замяна на свидетелство за управление от трета държава, могат да престанат да бъдат валидни, когато това лице премести пребиваването си в друга държава членка.

И накрая, няколко държави членки¹⁴ въведоха или планират да въведат национални мобилни (цифрови) свидетелства за управление, без те да бъдат придружени от издаването на физически документ (т.е. карта). Тъй като с действащата към настоящия момент директива се установява принципът на взаимно признаване само за физическите свидетелства за управление, мобилните свидетелства за управление биха останали валидни само на територията на издаващата държава. Следователно действащата към настоящия момент рамка е пречка за извличането на ползите от цифровата трансформация на автомобилния транспорт на европейско равнище и възпрепятства свободното движение в ЕС.

Новото предложение за Директива относно свидетелствата за управление се основава на целите на предходната директива, а именно подобряване на пътната безопасност и улесняване на свободното движение, но също така отговаря на необходимостта от по-голяма устойчивост и цифрова трансформация на автомобилния транспорт. Предложението също така е от основно значение за постигането на целите за устойчиво развитие¹⁵, а именно допринася за превръщането до 2030 г. на градовете и селищата в приобщаващи, безопасни, адаптивни и устойчиви места за живеене и за осигуряването на достъп до безопасни, финансово и физически достъпни и устойчиви транспортни системи за всички. В него също така се обръща специално внимание на потребностите на всички групи от обществото в областта на пътната безопасност, особено на уязвимите участници в движението по пътищата като пешеходци, велосипедисти, ползватели на двуколесни превозни средства, ползватели на средства за лична мобилност и лица с увреждания или с намалена мобилност и ориентация¹⁶. Чрез включването на нови правила относно автоматичната предавателна кутия и чрез увеличаване на максималната маса на повечето превозни средства с нулеви емисии в категория В предложението ще улесни навлизането на такива превозни средства, като по този начин ще допринесе за постигането на целите на Европейския закон за

¹⁴ Вече са налични (в Испания, Дания, Гърция, Полша, Португалия) и в процес на разглеждане (в Австрия, Белгия, Кипър, Естония, Финландия, Германия, Ирландия, Италия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Швеция) съгласно неофициален документ № 10 на ИКЕ на ООН от 13 септември 2022 г. и консултативните дейности.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section.

¹⁶ Цел № 11 и цел № 11.2 от Програмата на ООН за устойчиво развитие до 2030 г. (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

климата¹⁷ и амбицията на Европейския зелен пакт за нулево замърсяване до 2050 г. с околна среда без вредно замърсяване¹⁸.

Новото предложение за Директива относно свидетелствата за управление е съгласувано с Регламента за единна цифрова платформа¹⁹, която предоставя достъп до онлайн информация, услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и процедури за електронно управление чрез портала „Вашата Европа“. Информацията, влизаща в обхвата на предложението, вече е включена в приложение I към Регламента за единна цифрова платформа. С цел да се намали допълнително административната тежест, приложение II към Директивата относно свидетелствата за управление ще бъде изменено, за да се гарантира, че административната процедура, която се предлага на гражданите и пребиваващите лица, е изцяло онлайн.

Следователно целта на инициативата е да се подобри пътната безопасност и да се улесни свободното движение на хора в Европейския съюз, като същевременно се допринесе за устойчивия автомобилен транспорт и за неговата цифрова трансформация чрез:

- *Подобряване на уменията, знанията и опита за управление и намаляване и наказване на опасното поведение.* Правилата за обучение, изпитване и изпитателен срок на водачите ще гарантират, че особено младите и новите водачи получават необходимите за безопасно управление умения, знания, опит и осведоменост относно рисковете. Освен това всички водачи следва да се възползват от подобрени умения и знания за модерните технологии, като използват в пълна степен потенциала на иновациите за безопасност и опазване на околната среда, както и за гарантиране на безопасно съвместно съществуване на движението на моторни превозни средства и на активните видове транспорт. Водачите следва да носят отговорност за своето опасно поведение при управление във всички държави членки, за да се създаде благоприятна среда, способстваща за подобряване на пътната безопасност.
- *Осигуряване на подходяща физическа и психическа годност на водачите в ЕС.* Правилата относно физическата и психическата годност за управление за непрофесионални водачи ще бъдат подобрени и актуализирани с оглед на най-новото технологично развитие и в съответствие с модела на уврежданията, основан на правата на човека²⁰. Освен това процесът на здравен скрининг в ЕС ще бъде подобрен, за да се допринесе в по-голяма степен за постигането на целите в областта на пътната безопасност.

¹⁷ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1) [EUR-Lex — 32018R1724 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM(2021) 400 final [EUR-Lex — 52021DC0400 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁹ Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1) [EUR-Lex — 32018R1724 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁰ Конвенция на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която ЕС е страна от 21 януари 2011 г.

- *Премахване на неподходящите или ненужни пречки пред кандидатите и притежателите на свидетелства за управление.* Все още са налице няколко пречки пред достъпа на водачите до свидетелства за управление и признаването на техните права на управление, което от своя страна възпрепятства свободата на движение в ЕС: трудности при изпитите за управление, произтичащи от липсата на езикови познания, различните правила за определяне на обичайното пребиваване на пребиваващите в ЕС лица или липсата на непрекъснатост на някои права на управление при пътуване и при промяна на пребиваването в ЕС. Очаква се премахването на тези пречки да спомогне и за преодоляване на настоящия недостиг на водачи, по-специално на водачи на камиони, без да се застрашава пътната безопасност. Освен това следва да се въведе допълнително хармонизиране по отношение на валидността на свидетелствата за управление и мобилното свидетелство за управление.

По-подробна информация за начина, по който инициативата засяга посочените по-горе цели и свързаните с тях проблеми, е представена в глава 3 от настоящия обяснителен меморандум.

За да се гарантира последователен подход в областта на пътната безопасност по отношение на трансграничното прилагане на правилата за движение по пътищата, се създава преговорен пакет, който се състои от три инициативи: освен настоящото предложение в него се съдържа и предложение за Директива за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата („Директивата за трансграничния обмен на информация“),^{21,22} и предложение за Директива относно действието в целия Съюз на определени решения, засягащи правото на управление²³.

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

Настоящото предложение е съгласувано с други законодателни актове на ЕС в областта на пътната безопасност: Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници^{24,25}, Директива (ЕС) 2015/413²⁶ и т.нар. „Регламент относно общата безопасност“^{27,28}. То е съгласувано и с Рамката за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021—2030 г. — следващи стъпки към „Нулева смъртност“²⁹.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9 [EUR-Lex — 32015L0413 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ ОВ L 330, 23.12.2022 г., стр. 46 [EUR-Lex — 32022L2561 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ С която се определят специални правила за квалификация и обучение на професионалните водачи на тези превозни средства.

²⁶ С която се улеснява обменът на информация между държавите членки, когато пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, са извършени с превозно средство, регистрирано в друга държава членка.

²⁷ Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на

Инициативата също така е приведена в съответствие с Директивата за трансграничния обмен на информация. В контекста на взаимопомощта (член 15) в Директивата относно свидетелствата за управление се предвижда и мрежа за обмен на информация, свързана със свидетелствата за управление (RESPER), която може да се използва за прилагането и контрола на съответствието с Директивата относно свидетелствата за управление, Директивата относно квалификацията и обучението на професионални водачи и Директивата за трансграничния обмен на информация. Понастоящем съществува правна несигурност дали RESPER може да се използва за целите на Директивата за трансграничния обмен на информация (като се разчита на EUCARIS) поради формулировката на член 15 от Директивата относно свидетелствата за управление и поради факта, че в член 4, параграф 4 от Директивата за трансграничния обмен на информация се изисква държавите членки да гарантират, че обменът на информация съгласно Директивата за трансграничния обмен на информация се извършва „без обмен на данни, принадлежащи на други бази данни, които не се използват за целите на настоящата директива“. Поради това в по-голямата си част правоприлагащите органи не използват RESPER за целите на контрола.

Директивата за трансграничния обмен на информация се преразглежда успоредно с преразглеждането на Директивата относно свидетелствата за управление както поради правни съображения, така и поради съображения за съгласуваност. В този контекст се обмисля премахването на ограниченията за използването на други бази данни. Достъпът до RESPER за целите на правоприлагането ще бъде възможен при условията, посочени в Директивата относно свидетелствата за управление, като в резултат на това се очаква да бъдат успешно разследвани повече нарушения. Освен това преразглеждането на Директивата относно свидетелствата за управление ще позволи изясняването на всички случаи на използване, които изискват достъп до RESPER в контекста на правоприлагането, за да се премахне напълно правната несигурност.

Предлага се разпоредбите относно действието в целия Съюз на определени решения, засягащи правото на управление, да бъдат обхванати в отделен акт. Той ще обхване трансграничното изпълнение на такива решения, като последствията във връзка с издаването ще останат предмет на разглеждане в настоящата инициатива.

Предложението е също така част от Европейската година на уменията, която има за цел да насърчи ученето през целия живот, да засили конкурентоспособността на дружествата от ЕС и да подкрепи екологичния и цифровия преход по социално справедлив начин.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

С Директивата относно свидетелствата за управление се уреждат правата на управление в зависимост от категориите превозни средства. Някои категории се определят чрез позоваване на правилата на ЕС:

- Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик, както и максимално допустимите маси в

пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1) [EUR-Lex — 02019R2144-20220905 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ В който се предвижда задължително оборудване на новите превозни средства с усъвършенствани елементи за безопасност.

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

международния трафик³⁰, с която се осигурява възможност за определяне на типовете превозни средства на алтернативно гориво;

- Регламент (ЕС) № 168/2013 относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства³¹, с който се осигурява възможност за определяне на типовете мотопеди, мотоциклети, триколесни и четириколесни превозни средства.

В директивата се определя минималната възраст за получаване на свидетелство за управление за бъдещи професионални водачи, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници³².

Освен това правилата за защита на личните данни се прилагат и за обмена на информация, свързана със свидетелствата за управление, по-специално Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (Общ регламент относно защитата на данните)³³.

На 3 юни 2021 г. Комисията прие предложение³⁴ за преразглеждане на Регламент (ЕС) № 910/2014³⁵ по отношение на създаването на рамка за европейска цифрова самоличност. Тази нова рамка предоставя основни елементи, свързани с мобилните свидетелства за управление. По-специално електронната самоличност и евентуално функциите на електронния портфейл могат да се използват за разработване на оперативно съвместимо решение за мобилните свидетелства на ЕС за управление.

Настоящото предложение е в съответствие с целта на ЕС за неутралност по отношение на климата до 2050 г. и допринася за нея, както е посочено в член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета, с който се установява рамката на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на предложението е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС)³⁶. В член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС се предвижда, че Европейският съюз разполага с компетентност в областта на транспорта да установява мерки за подобряване на безопасността на транспорта, включително на пътната безопасност.

³⁰ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59 [EUR-Lex — 01996L0053-20190814 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52 [EUR-Lex — 02013R0168-20201114 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² ОВ L 330, 23.12.2022 г., стр. 46 [EUR-Lex — 32022L2561 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1 [EUR-Lex — 32016R0679 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁴ COM(2021) 281 final [EUR-Lex — 52021PC0281 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁵ Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73) [EUR-Lex — 32014R0910 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ ОВ C 115, 9.5.2008 г., стр. 85 [EUR-Lex — 12008E091 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

По силата на Директива 2006/126/ЕО Съюзът вече разполага с компетентност в областта на свидетелствата за управление. Въпросите, свързани със свидетелствата за управление, съдържат транснационални аспекти, които не могат да бъдат обхванати самостоятелно от отделните държави членки. Въпреки че Директивата относно свидетелствата за управление представлява важна стъпка в процеса на хармонизиране на правилата относно свидетелствата за управление и допринася за прилагането на политиките на ЕС, до момента тя е изменяна единадесет пъти с цел хармонизиране на общите стандарти и изисквания, както и с цел адаптиране на правилата към научния и техническия напредък, постигнат от 2006 г. насам. Новите правила, които ще бъдат въведени с настоящото предложение, остават в рамките на компетентността, предоставена на Съюза по силата на член 91, параграф 1 от ДФЕС, и предвид тяхната връзка с вече съществуващата рамка за свидетелствата за управление, могат да бъдат постигнати по подходящ начин само на равнището на Съюза.

С оглед на целите на ЕС в областта на пътната безопасност и очаквания недостатъчен напредък при намаляването на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия са необходими допълнителни действия на ЕС за постигане на поставените цели. Например борбата срещу опасното поведение по пътищата може да доведе до пълноценни резултати само в случай че нарушителите с чуждестранна регистрация на правилата за движение по пътищата изпитват последиците от поведението си при същите условия като водачите с местна регистрация. Тези цели не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, като се има предвид трансграничното измерение на тези проблеми.

Необходими са и допълнителни действия на равнището на ЕС, за да се премахнат ненужните и необосновани пречки пред свободното движение на хора поради неоптималните процедури за издаване и подновяване на свидетелства за управление. Тези проблеми трябва да бъдат решени на равнището на ЕС, тъй като имат и трансгранично измерение. Що се отнася до конкретния случай с мобилните свидетелства за управление, те могат да бъдат взаимно признавани в ЕС само ако решенията, използвани от държавите членки, са хармонизирани и оперативно съвместими.

Без намеса от страна на ЕС сътрудничеството в областта на свидетелствата за управление между държавите членки би продължило чрез двустранни или многостранни споразумения, което от своя страна би довело до по-голяма сложност на системата за издаване на свидетелства за управление и по-голяма административна тежест за притежателите на свидетелства за управление и за администрациите. Възможно е водачите да се сблъскат и с административни проблеми при пътуване до държави членки³⁷, които не са договаряща страна по Виенската конвенция³⁸, например с изискването за притежаване на международно свидетелство за управление. И накрая, при промяна на пребиваването в ЕС притежателите на свидетелства на ЕС за управление ще трябва да получат ново свидетелство за управление, издадено от тяхната нова държава на пребиваване, или чрез административна замяна, или чрез полагане на изпит за управление като всеки друг кандидат. Без намеса от страна на ЕС интеграцията на чуждестранните професионални водачи в сектора на автомобилния

³⁷ Испания, Малта, Кипър и Ирландия.

³⁸ Конвенция за пътното движение, сключена във Виена на 8 ноември 1968 г.

транспорт в ЕС ще остане ограничена поради административните трудности, които срещат чуждестранните водачи, за да запазят правата си на управление. Премахването на тази пречка би могло да допринесе за справяне с проблема с недостига на водачи в ЕС, заедно с други действия извън тази мярка, например по отношение на квалификацията на водачите, подобряването на условията на труд и структурните предизвикателства.

- **Пропорционалност**

Предложението е необходимо и пропорционално на целта за улесняване на свободното движение чрез хармонизирани допълнителни правила относно свидетелствата за управление, тъй като държавите членки не могат самостоятелно да гарантират безпроблемното признаване на правото на управление, предоставено със свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на целите за осигуряване на по-високо равнище на пътна безопасност и за улесняване на свободното движение, тъй като приетите варианти на политиката все още осигуряват адекватно равнище на гъвкавост за държавите членки. Предвидени са само минимални изисквания за хармонизиране на мобилните свидетелства за управление, правилата за изпитателните срокове позволяват на държавите членки да прилагат допълнителни национални условия или ограничения по отношение на новите водачи, а правилата за замяна на свидетелства за управление с трети държави са строго определени.

Поради това е необходим прозрачен, ефикасен и координиран подход с равно третиране на участниците в движението по пътищата на ЕС, особено като благоприятстващо условие за принципа на взаимно признаване на свидетелствата за управление, и предвиденото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност.

- **Избор на инструмент**

С оглед на ясното и съгласуваното изготвяне на правни актове, най-подходящото правно решение е цялостното преразглеждане на директивата.

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

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

През 2022 г. Европейската комисия публикува последваща оценка³⁹ на Директива 2006/126/ЕО в съответствие с принципите за по-добро регулиране. Оценката показва, че комбинираното действие на Директива 2006/126/ЕО и двата предшестващи я акта е довело до повишаване на равнището на безопасност за участниците в движението по пътищата в рамките на Съюза и е улеснило свободното движение. В оценката също така беше установено положително въздействие на Директивата относно свидетелствата за управление върху намаляването на измамите със свидетелства за управление, както и на туризма за свидетелства за управление. Това доведе до намаляване на административната тежест, по-специално за притежателите на свидетелства за управление. Тя също така показва, че има възможност за по-нататъшно

³⁹ SWD(2022) 17 final.

повишаване на равнището на безопасност, както и на ефективността и пропорционалността на някои от регулаторните изисквания. В оценката се признава, че транспортната система на ЕС се променя бързо поради въздействието на цифровизацията, засилващия се акцент върху активните видове транспорт в градския транспорт, възникването на нови форми на мобилност, развитието по отношение на свързаността и автоматизацията и нарастващата роля на изкуствения интелект, както и навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии. В нея се заключава, че настоящата законодателна рамка трябва да бъде адаптирана не само за да се отговори на настоящите нужди, но и за да се отговори на бъдещите предизвикателства.

Освен това в оценката се стигна до заключението, че цифровите решения, включително мобилните свидетелства за управление и RESPER, не са проучени в достатъчна степен. В него също така беше установено, че правилата относно уменията и знанията за управление не отразяват в достатъчна степен новите технологични решения, като например усъвършенстваните системи за подпомагане на водача, полуавтоматизираното и автоматизираното управление, използването на симулатори, както и навлизането на решения за микромобилност и превозни средства с ниски и нулеви емисии с автоматична предавателна кутия.

Освен това някои разпоредби не са оптимални по отношение на улесняването на свободното движение на хора, като например разпоредбите относно установяването на обичайно пребиваване, признаването на чуждестранни свидетелства за управление и сроковете на валидност. Освен това директивата не допълва изцяло Директива (ЕС) 2015/413⁴⁰ по отношение на налагането на санкции за такива нарушения. Директивата също така се нуждае от по-добро привеждане в съответствие с Регламента относно общата безопасност⁴¹.

- **Консултации със заинтересованите страни**

В съответствие с Насоките за по-добро регулиране по време на последващата оценка и оценката на въздействието бяха проведени консултации със заинтересованите страни.

По време на последващата оценка на 16 октомври 2020 г. беше проведена работна среща със заинтересованите страни, за да се съберат доказателства, да се потвърдят установените констатации, да се потърси обратна информация относно направените констатации и да се съберат мнения.

Между 28 октомври 2020 г. и 20 януари 2021 г. беше проведена открита обществена консултация, която предостави възможност на заинтересованата общественост и заинтересованите страни да изразят становищата си относно действащите правила.

По време на подготвителния етап на оценката на въздействието заинтересованите страни имаха възможност да предоставят обратна информация относно първоначалната оценка на въздействието (второто тримесечие на 2021 г.). Впоследствие бяха проведени следните целеви консултации:

- два кръга от интервюта:
 - проучвателни интервюта по време на началния етап (първото и второто тримесечие 2022 г.);

⁴⁰ ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9. [EUR-Lex — 32015L0413 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1—40 [EUR-Lex — 32019R2144 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- задълбочени интервюта за попълване на пропуските в информацията и оценка на очакваното въздействие на мерките на политиката (второто и третото тримесечие на 2021 г.);
- два кръга от проучвания:
 - проучване за обосноваване на анализа на проблемите (второто тримесечие на 2022 г.);
 - проучване за оценка на въздействието на мерките на политиката (второто и третото тримесечие на 2022 г.).

И накрая, през третото тримесечие на 2022 г. се проведе нова открита обществена консултация.

• **Събиране и използване на експертни становища**

По време на оценката на въздействието бяха проведени три експертни работни срещи:

- обучение, изпитване и категории превозни средства, първото тримесечие на 2022 г.;
- издаване и взаимно признаване на свидетелства за управление, второто тримесечие на 2022 г.;
- последици от нарушенията на правилата за движение по пътищата и здравословна годност, второто тримесечие на 2022 г.

Извършената от службите на Комисията работа по оценката на въздействието беше допълнена от външно проучване в негова подкрепа, проведено от независимия консорциум, образуван от COWI, Ecoys и NTUA.

По време на последващата оценка и подготвителния етап на оценката на въздействието беше редовно информиран и консултиран комитетът по свидетелствата за управление, създаден съгласно член 9 от настоящата директива и съставен основно от експерти от държавите членки.

• **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение за преразглеждане на Директивата относно свидетелствата за управление е придружено от доклад за оценката на въздействието⁴², чийто проект беше представен на Комитета за регулаторен контрол (КРК) на 12 октомври 2022 г. На 18 ноември 2022 г. КРК даде положително становище⁴³. Докладът за оценката на въздействието беше преразгледан в съответствие с препоръките на КРК. Бяха разгледани и по-подробните технически коментари на КРК. Докладът за оценката на въздействието съдържа подробно описание на вариантите на политиката, включени в раздел 5, а в раздел 6 е представен цялостен анализ на въздействието на всички варианти. Анализиранияте варианти на политиката са обобщени, както следва:

Вариант на политиката А

Вариант на политиката А (ВП-А) включва мерки на политиката, които са общи и за трите варианта на политиката. Мерките в рамките на ВП-А имат за цел да приведат Директивата относно свидетелствата за управление в съответствие с технологичното,

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd — rsb(2022)7907617.

научното и общественото развитие в ЕС, като подобряват основните ѝ разпоредби и отговорят на нуждите и възможностите на пазара.

Що се отнася до пътната безопасност, при него се увеличава обхватът на въпросите, подлежащи на изпитване. С него също така се усъвършенстват техническите средства (RESPER) в подкрепа на сътрудничеството между компетентните органи в контекста на борбата с измамите и подправката. С него се адаптират правилата, за да се вземе предвид увеличаването на броя на превозните средства на алтернативно гориво в автомобилния парк на ЕС. И накрая, с него също така се актуализират стандартите за физическа и психическа годност за управление и се създава нова специална платформа за обмен на информация, за да се даде възможност за по-широкото разпространение на знания между съответните органи.

Що се отнася до свободата на движение, с него се въвежда една и съща административна валидност на свидетелствата за управление за категории А и В, която да се прилага във всички държави членки, и се изясняват случаите, в които валидността може да бъде намалена или удължена. С него също така се установява взаимното признаване на незадължителни съответствия⁴⁴, изясняват се някои аспекти, свързани с прилагането на понятието „обичайно пребиваване“, и се въвеждат допълнителни съответствия. И накрая, с него се въвежда мобилно свидетелство на ЕС за управление, както и възможността на физическото свидетелство за управление да се постави код QR.

Вариант на политиката Б

Вариант на политиката Б (ВП-Б) представлява увеличаване на намесата на политиката по отношение на пътната безопасност, както и намаляване на административната тежест за някои категории водачи.

Що се отнася до пътната безопасност, освен мерките, включени във ВП-А, с него се въвеждат нови правила относно обучението и изпитателните срокове. С него се допълват правилата относно физическата и психическата годност за управление чрез незадължителни насоки за проверка на зрението на кандидатите и със задължителен скрининг въз основа на самооценка. Ще бъде създадена програма за обучение на общопрактикуващи лекари.

Що се отнася до свободата на движение, освен мерките, включени във ВП-А, правилата за издаване се опростяват с предоставената възможност гражданите на ЕС да получат първото си свидетелство за управление в държавата, на която са граждани, когато са изправени пред пречки, свързани с езика на изпита. За да се намали недостигът на професионални водачи, съществуващите правила за водачите на автобуси и камиони също се опростяват и се въвеждат правила за замяна на свидетелствата за управление, издадени от трети държави. И накрая, за да се решат проблемите, свързани с мобилността в отдалечените райони, държавите членки ще имат възможност да разширят правата на управление на притежателите на свидетелство за управление от вид В1, като им позволят да управляват превозни средства с по-голяма маса с максимална скорост до 45 км/ч, но само на националната територия на съответната държава членка.

Вариант на политиката В

⁴⁴ Например ако дадено лице има право да управлява лек мотоциклет със свидетелство за категория В в своята държава на пребиваване, то би могло да направи същото във всяка друга държава членка, която е приложила същото незадължително съответствие.

Вариант на политиката В (ВП-В) представлява допълнително увеличаване на хармонизирането и обхвата в сравнение с ВП-Б.

По отношение на пътната безопасност освен мерките, включени във ВП-А и ВП-Б, категориите превозни средства, за които се изисква свидетелство за управление, се изменят, като 1) включват нови превозни средства за микромобилност с максимална скорост между 25 и 45 km/h, 2) позволяват взаимното признаване на националните свидетелства за управление, необходими за управление на селскостопански превозни средства, и 3) позволяват по-добро съгласуване с възможностите и нуждите на пазара за автобуси от категория D1. Правилата относно физическата и психическата годност за управление ще станат по-строги.

Що се отнася до свободата на движение, освен мерките, включени във ВП-А и ВП-Б, оценката на физическата и психическата годност за управление се признава взаимно и бившите притежатели на чуждестранни свидетелства за управление могат да продължат да управляват, когато променят пребиваването си в друга държава членка, при условие че имат положителни резултати в областта на пътната безопасност в продължение на най-малко пет години.

Оценка на мерките и вариантите на политиката

Мерките в рамките на различните варианти на политиката бяха подложени на количествена и качествена оценка на икономическите и социалните въздействия (по отношение на пътната безопасност) и на въздействията върху основните права. Времевият хоризонт 2025—2050 г. бе избран за оценка на въздействията в съответствие с базовите прогнози. Що се отнася до пътната безопасност, очаква се ВП-А да не бъде оптимален за постигането на съответните цели на ЕС. ВП-Б ще подобри пътната безопасност в по-голяма степен, а чрез ВП-В се отбелязва значителна стъпка напред, но се очаква съотношението между разходите и ползите при ВП-В да бъде по-неблагоприятно в сравнение с това при ВП-Б. По отношение на свободата на движение и икономическите въздействия се очаква основният принос да се дължи на въвеждането на цифрови свидетелства за управление и на хармонизирането на срока на административна валидност за водачите от група 1 на 15 години (и двете вече са предвидени във ВП-А). Допълнителните мерки, въведени с ВП-Б и ВП-В, ще решат блокиращите проблеми, засягащи някои конкретни групи водачи, но ще имат значително по-малко въздействие. Що се отнася до основните права, въздействията ще продължат да се контролират от стриктното прилагане на правилата за защита на данните, по-специално в RESPER.

Всички варианти на политиката включваха изцяло принципа „цифрови по подразбиране“, залегнал в съобщението „Цифров компас до 2030 г.“⁴⁵.

• Пригодност и опростяване на законодателството

Настоящата инициатива е част от работната програма на Комисията за 2022 г. в приложение II (инициативи по REFIT) под заглавието „Нов тласък за европейската демокрация“⁴⁶. Инициативата има важно измерение по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) с оглед на опростяването и привеждането в съответствие на процедурите, които държавите членки прилагат по отношение на свидетелствата за управление.

⁴⁵ COM (2021) 118 final [EUR-Lex — 52021DC0118 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴⁶ COM (2021) 645 final [EUR-Lex — 52021DC0645 — BG — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Значителен дял от разходите, произтичащи от Директива 2006/126/ЕО, са процедурите за издаване и изготвяне на физическото свидетелство за управление поради големия брой засегнати пребиваващи в ЕС лица. Важна част от опростяването и свързаното с него намаляване на тежестта ще бъде въвеждането на мобилно свидетелство на ЕС за управление. По-специално получаването, подменянето, подновяването или заменянето на свидетелство за управление ще става по-лесно, тъй като ще бъде възможно цялата процедура да се извършва онлайн. Освен това хармонизирането на срока на административна валидност на свидетелствата за управление от категории А, А1, А2, АМ, В, В1 и ВЕ ще доведе и до по-малко взаимодействие с администрацията поради това, че по-рядко ще бъде необходимо да се подновява свидетелството за управление (на всеки 15 години вместо на 10 години за държавите членки, които понастоящем прилагат това правило).

- **Основни права**

Правилата относно свидетелствата за управление са приведени в съответствие с приложимото законодателство на ЕС за защита на данните. Предлага се по-ясно определяне на случаите, в които може да се използва RESPER, като се премахнат съществуващите правни неясноти, които представляват риск за защитата на личните данни на водачите. Използването на функциите на eIDAS за свидетелството на ЕС за управление, по-специално електронната самоличност за записване и портфейла на ЕС за съхранение и обмен на данни, ще гарантира високо равнище на сигурност и поверителност на обработваната информация.

Не се очаква преходът към цифровото свидетелство на ЕС за управление да изключи определени категории от населението. Всъщност, след като цифровото свидетелство за управление започне да се издава по подразбиране, всеки ще може да получи физическо свидетелство за управление по свой избор.

Що се отнася до свободата на движение, изясняването на понятието „обичайно пребиваване“ следва да реши проблема с определянето на издаващия орган непосредствено след преместване на пребиваването. Опростяването на правилата относно срока на административна валидност ще постави притежателите на свидетелства на ЕС за управление при равни условия, независимо в коя държава кандидатстват за свидетелство за управление или удължават срока на валидност на свидетелството си. Взаимното признаване на незадължителните съответствия ще позволи на притежателите на свидетелства за управление да се ползват от правата, предоставени чрез незадължително съответствие, и в други държави членки, които прилагат същите правила.

Предложената директива ще окаже положително въздействие и върху правото на недискриминация, като се има предвид, че тя ще осигури гъвкавост при първото издаване на свидетелства за управление в случай на ограничения, свързани с езиците, което ще позволи на кандидатите да избират къде да се явяват на изпити.

Предложената директива ще гарантира зачитането на правата на хората с увреждания в съответствие с Хартата на основните права и Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, по която ЕС и всички държави членки са страни.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Отражението върху бюджета на Съюза се изразява главно в създаването на информационна платформа за органите за обмен на информация относно физическата и

психическата годност за управление и разработването на (онлайн) програма за обучение на общопрактикуващи лекари на стойност между 0,7 и 1,1 милиона евро.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване

В случай че предложението бъде одобрено, държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление.

• Обяснителни документи (за директивите)

Предложението не изисква обяснителни документи във връзка с транспонирането му.

• Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението

Основните разпоредби, с които съществено се изменя Директива 2006/126/ЕО или се добавят нови елементи, са следните:

- В член 1 се определят предметът на директивата и нейният обхват, като се уточняват областите, за които се установяват общи правила с нея.
- С член 2 се въвеждат определения, за да се вземат предвид новите понятия, които бяха въведени от съображения за по-голяма правна яснота.
- С член 3 се въвеждат основните правила, приложими за физическите и мобилните свидетелства за управление, по-специално по отношение на взаимното им признаване. Подробните изисквания са определени в член 4 за физическите свидетелства за управление и в член 5 за мобилните свидетелства за управление.
- С членове 6 и 7 се заменя предишният член 4 от Директива 2006/126/ЕО, като правилата, приложими за 1) категориите свидетелства за управление и 2) минималната възраст, се разделят в два отделни члена.
- Член 8 съответства на предишния член 5 от Директива 2006/126/ЕО, като се изяснява връзката между кодовете на Съюза и възможните условия и ограничения на правото на управление.
- С член 9 се заменя предишният член 6 от Директива 2006/126/ЕО със следните промени:
 - премахване на изискването за притежаване на свидетелство за управление за категория С или D, за да се получи свидетелство за категория СЕ или DE;
 - премахване на незадължителния характер на предишното съответствие, установено съгласно предишния член 6, параграф 4, буква в);
 - предоставяне на правото на управление на превозни средства от категория D1E за притежатели на свидетелства за управление за категория D1 и C1E или D1 и СЕ;
 - въвеждане на незадължително съответствие, позволяващо да се управляват определени превозни средства със свидетелство за управление за категория В1; както и

- взаимно признаване на незадължителните съответствия.
- Член 10 съответства на предишния член 7 от Директива 2006/126/ЕО със следните промени:
 - 15-годишният срок на административна валидност се превръща в общо правило за групите от категории А и Б;
 - Комисията и държавите членки могат да удължат срока на административна валидност на свидетелствата за управление при извънредни обстоятелства;
 - срокът на административна валидност на свидетелствата за управление може да бъде намален, за да се приведе в съответствие със срока на разрешенията за временно пребиваване;
 - срокът на административна валидност на свидетелствата за управление може да бъде намален въз основа на възрастта на притежателя, само когато тя е над 70 години.
- Член 11 съответства на параграфи 1, 2, 3 и 5 от предишния член 11 от Директива 2006/126/ЕО.
- С член 12 се въвеждат специфични нови правила за замяната на свидетелства за управление, издадени от трета държава на притежатели, които имат обичайно пребиваване на територията на държава членка.
- В член 13 се включва предишният член 11, параграф 4 от Директива 2006/126/ЕО и се въвеждат някои правила относно последиците от частично ограничаване, временно ограничаване, отнемане или анулиране на свидетелство за управление от държава членка.
- С член 14 се въвежда новият принцип за управление с придружител за водачи, които са на възраст между 17 и 18 години.
- С член 15 се въвежда изпитателен срок от най-малко две години, през който спрямо новите водачи се прилагат строги правила, свързани с управлението под въздействието на определени вещества, и евентуални допълнителни национални условия.
- Член 16 съответства на предишния член 10 от Директива 2006/126/ЕО.
- Член 17 включва предишния член 12 от Директива 2006/126/ЕО. С него се въвеждат и някои дерогации, когато притежателят на свидетелство за управление не е в състояние да докаже установяването на обичайното пребиваване или — в случай на първо издаване на свидетелство за управление от категория В — когато граждани на ЕС не владеят езика на държавата членка на пребиваване.
- Член 18 съответства на предишния член 13 от Директива 2006/126/ЕО, като се взема предвид публикуваната от Комисията информация относно стандартните образци на свидетелства за управление от държави, които са извън ЕС.
- Член 19 съответства на предишния член 15 от Директива 2006/126/ЕО, като се изясняват по-специално случаите, в които държавите членки следва взаимно да се подпомагат.

- Член 20 се основава на член 14 от Директива 2006/126/ЕО и предоставя възможност за събиране на информация в съответствие с правилата за по-добро регулиране.
- Член 21 съдържа стандартна разпоредба, която позволява приемането от Комисията на делегирани актове в съответствие с някои разпоредби на директивата.
- Член 22 съответства на предишния член 9 от Директива 2006/126/ЕО за създаване на комитет по свидетелствата за управление и се актуализира с позоваване на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията⁴⁷, което позволява приемането на актове за изпълнение, когато е необходимо.
- С член 23 към член 5, параграф 2 от Директива (ЕС) 2022/2561 се добавя буква в), за да се осигури възможност за управление с придружител за водачи със свидетелства за управление от категория С, които са навършили 17 години.
- С член 24 се изменя приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁸.
- Член 25 съдържа разпоредба относно транспонирането, по-специално като се взема предвид Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи⁴⁹.
- Член 26 съдържа стандартна разпоредба, с която се определят условията за отмяна на Директива 2006/126/ЕО.
- Член 27 съдържа стандартна разпоредба, с която се определя влизането в сила на директивата.
- Член 28 съдържа стандартна разпоредба, в която се посочва, че адресати на директивата са държавите членки.
- Приложение I съответства на предишното приложение I към Директива 2006/126/ЕО. То беше актуализирано, като бяха взети предвид изискванията, въведени с Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията от 4 май 2012 г. за определяне на техническите изисквания по отношение на включващи запомнящо устройство (микрочип) свидетелства за управление на моторни превозни средства⁵⁰ (част Б), техническите спецификации за мобилните свидетелства за управление (част В) и въвеждането на нови кодове на Съюза, които понастоящем са индивидуализирани в част Д.
- Приложение II съответства на предишното приложение II към Директива 2006/126/ЕО. То беше актуализирано, за да се вземат предвид
 - необходимостта новите кандидати за водачи да преминат успешно изпит за осъзнаване на опасностите от страна на водача;

⁴⁷ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

⁴⁸ ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1.

⁴⁹ ОВ C 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

⁵⁰ ОВ L 120, 5.5.2012 г., стр. 1
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

- изискването за оценяване на знанията за рисковите фактори, свързани със средствата за микромобилност, безопасността на превозните средства на алтернативно гориво, уменията, свързани с усъвършенстваните системи за подпомагане на управлението и други аспекти на автоматизацията на превозното средство;
- облекчаването на изискванията към водачите, които са издържали изпита си за управление с автоматична предавателна кутия, когато кандидатстват за премахване на съответното частично ограничаване във връзка със свидетелствата им за управление.
- Приложение III съответства на предишното приложение III към Директива 2006/126/ЕО. То беше актуализирано с:
 - въвеждането на задължителен скрининг чрез самооценка за водачите от група 1;
 - облекчаването по отношение на честотата на изпитите, които се изискват, когато водачът страда от здравословен проблем, свързан със захарен диабет.
- Приложения IV, V и VI възпроизвеждат тези от Директива 2006/126/ЕО без съществени промени.
- Приложение VIII съдържа стандартната информация, свързана с отмяната и транспонирането.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията

(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, параграф 1 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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Правилата за свидетелствата за управление са съществен елемент на общата транспортна политика, допринасят за подобряване на пътната безопасност и улесняват свободното движение на хора, които се установяват в държава членка, различна от тази, която е издала свидетелството за управление. Като се има предвид значението на индивидуалните транспортни средства, притежаването на свидетелство за управление, надлежно признато от държавата членка домакин, насърчава и улеснява свободното движение на хора и тяхната свобода на установяване. По подобен начин всяко незаконно придобиване на такъв документ или право на управление, или загубата на законно придобито свидетелство за управление чрез неправомерно поведение засяга не само държавата членка, в която са извършени тези нарушения, но и пътната безопасност в целия Съюз.
- (2) Настоящата рамка следва да бъде актуализирана, за да бъде съобразена с новата ера и да е устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива на сътресения. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите от транспорта, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на европейската икономика. Важно е да се

¹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

опростят и цифровизират административните процедури, за да се премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на водачите, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и мобилните свидетелства за управление, и да предвижда взаимното им признаване, когато те са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

- (3) На 4 декември 1980 г. Европейският съюз въведе първия „образец на Общността“ за физическо свидетелство за управление. Оттогава правилата, свързани с този образец на Общността, се превърнаха в крайъгълен камък на най-напредналите структури за издаване на свидетелства за управление в света, обхващащи над 250 милиона водачи. Поради това настоящата директива следва да се основава на натрупания опит и практика и да установи хармонизирани правила относно стандартите на Съюза за физическите свидетелства за управление. Физическите свидетелства за управление, издадени в Съюза, следва по-специално да осигуряват високо равнище на защита срещу измами и подправка чрез мерки срещу подправка и възможност за включване на микрочипове и кодове QR в тях.
- (4) Следва да се гарантира, че обработването на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета³.
- (5) С настоящата директива се установява правно основание за съхраняването на задължителен набор от лични данни във физическите свидетелства за управление и техните микрочипове или кодове QR, както и в мобилните свидетелства за управление, за да се гарантира високо равнище на пътната безопасност в целия Съюз и в съответствие с член 6, параграф 1, буква д) и, когато е приложимо, член 9, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) 2016/679. Тези данни следва да се ограничават до това, което е необходимо, за да се докаже правото на управление на дадено лице, да се установи това лице и да се проверят неговите права на управление и самоличност. С настоящата директива се предвиждат и допълнителни гаранции, за да се осигури защитата на личните данни, разкрити по време на процеса на проверка.
- (6) За да се осигури правна яснота и да се гарантира плавният преход между настоящата директива и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства⁴, държавите членки следва да могат да съхраняват допълнителни лични данни в микрочип, ако това е предвидено в националното законодателство, което е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679. Настоящата директива обаче не служи като правно основание за включването на такива допълнителни данни.

³ 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).

⁴ Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).

- (7) За разлика от това установеният с настоящата директива код QR, който дава възможност за проверка на автентичността на информацията, отпечатана върху физическото свидетелство за управление, не следва да позволява съхраняването на повече информация от информацията, посочена във физическото свидетелство за управление.
- (8) С настоящата директива не се предоставя правно основание за създаване или поддържане на бази данни на национално равнище за съхранението на биометрични данни в държавите членки, като това е въпрос на националното право, което трябва да бъде в съответствие с правото на Съюза относно защитата на данните. Освен това с настоящата директива не се предоставя правно основание за създаване или поддържане на централизирана база данни с биометрични данни на равнището на Съюза.
- (9) Необходими са допълнителни ангажименти за ускоряване на борбата срещу подправката и измамите във връзка със свидетелствата за управление. Поради това е желателно да се изтегли напред първоначално определената в Директива 2006/126/ЕО дата, на която всички издадени или в обращение физически свидетелства за управление трябва да изпълняват всички изисквания, предвидени в правото на Съюза.
- (10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. В случая на автомобилния транспорт това ще допринесе за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като например свързаните с продължителността на издаването на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровата трансформация, мобилните свидетелства за управление следва да се издават по подразбиране от [дата на приемане + 4 години], без да се засяга правото на кандидата да придобие или физическо свидетелство за управление, или и двете едновременно.
- (11) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и информация, която позволява да се провери автентичността на данните, и еднократно използваем буквено-цифров указател за извличането им. Въпреки това следва да се гарантира, че дори в такива случаи количеството на предоставените лични данни е ограничено до това, което би било показано върху физическото свидетелство за управление, и това, което е строго необходимо за проверката на автентичността на тези данни. Тези допълнителни данни следва да бъдат различни, в случай че дадено лице притежава няколко мобилни свидетелства за управление, което е възможно, при условие че те са издадени от същата държава членка.
- (12) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се определя визия за ЕС за значително подобряване на устойчивостта на мобилността и транспорта. Емисиите от сектора на автомобилния транспорт включват емисиите на парникови газове, замърсителите на въздуха, шума и пластмасовите микрочастици от износването на гумите и пътищата. Стилът на управление оказва влияние върху тези емисии, като е възможно отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Поради това обучението за управление следва да подготвя водачите така, че да намаляват въздействието си

върху емисиите, както и да ги подготви за управление на превозни средства с нулеви емисии.

- (13) За да се даде възможност на гражданите и пребиваващите лица да се възползват пряко от предимствата на вътрешния пазар, без да понесат ненужна допълнителна административна тежест, в Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета⁵ се предвижда предоставяне на достъп до онлайн процедури, които са от значение за функционирането на вътрешния пазар, включително за трансграничните потребители. Информацията, обхваната от настоящата директива, вече е обхваната от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/1724. Приложение II към посочения регламент следва също да бъде изменено, за да се гарантира, че всеки заявител се ползва от изцяло онлайн процедури.
- (14) Свидетелствата за управление следва да бъдат категоризирани според типовете превозни средства, за които те предоставят право на управление. Това следва да се направи по ясен и последователен начин и при пълно съобразяване с техническите характеристики на съответните превозни средства и уменията, необходими за тяхното управление.
- (15) В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която ЕС е страна от 21 януари 2011 г., следва да се приемат специални разпоредби, за да се улесни управлението на превозни средства от хора с увреждания. Във връзка с това, с предварителното съгласие на Комисията, на държавите членки следва да се разреши да изключат от прилагането на член 6 някои специфични типове превозни средства със силово задвижване.
- (16) Минималната възраст на кандидатите за различните категории свидетелства за управление следва да бъде определена на равнището на Съюза. Независимо от това на държавите членки следва да се разреши да определят по-висока възрастова граница за управлението на определени категории превозни средства с цел по-нататъшно подобряване на пътната безопасност. При изключителни обстоятелства на държавите членки следва да се разреши да определят по-ниски възрастови граници, за да вземат предвид националните особености, по-специално, за да се даде възможност за управление на превозни средства, свързани с противопожарните служби и поддържането на обществения ред, или за изпълнение на пилотни проекти, свързани с нови технологии за превозни средства.
- (17) Следва да се създаде система с етапи — а именно установяване на правото на свидетелство за управление от категория В като предпоставка кандидатът да придобие право да притежава някои други категории — и съответствия между категориите. Тази система следва да бъде частично обвързваща за всички държави членки, но също така следва да предоставя на държавите членки възможността да я прилагат помежду си на съответните им територии. На държавите членки следва също така да бъде разрешено да установят определени съответствия, ограничени само до тяхната собствена територия.

⁵ Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1).

- (18) От съображения, свързани с пътната безопасност, е необходимо да се определят минималните изисквания за издаване на свидетелство за управление. Стандартите за изпитите за управление и за издаването на свидетелства за управление следва да бъдат хармонизирани. За тази цел следва да се уточнят знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на превозни средства със силово задвижване, изпитът за управление следва да се основава на тези понятия и да се определят минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление на такива превозни средства.
- (19) Доказателството за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление от водачи на превозни средства, използвани за превоз на хора или стоки, следва да се представя при издаването на свидетелството за управление и периодично след това. Този редовен контрол в съответствие с националните правила за съответствие с минималните стандарти би допринесъл за свободното движение на хора, би предотвратил нарушаването на конкуренцията и би позволил да се вземе по-добре предвид специфичната отговорност на водачите на такива превозни средства. На държавите членки следва да се разреши да налагат медицински прегледи като гаранция за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление на други превозни средства със силово задвижване. От съображения за прозрачност тези прегледи следва да съвпадат с подновяването на свидетелствата за управление.
- (20) За да се гарантират еднакви права в Съюза, като се вземат предвид и съображенията, свързани с пътната безопасност, свидетелствата за управление от категории AM, A1, A2, A, B1 и B следва да имат срок на административна валидност 15 години, а за категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E — срок на административна валидност пет години. В изключителни случаи на държавите членки следва да се разреши да определят по-кратък срок, както е определено в настоящата директива.
- (21) За да се даде възможност държавите членки, и в надлежно обосновани случаи Съюзът като цяло, да реагират на кризи, при които за националните органи е невъзможно да подновят свидетелства за управление, чиято валидност в противен случай би изтекла, следва да се предостави възможност за удължаване на срока на административна валидност на такива свидетелства за управление с времетраенето, което е строго необходимо.
- (22) Принципът „един притежател — едно свидетелство за управление“ следва да възпрепятства всяко лице да притежава повече от едно физическо свидетелство за управление. Независимо от това принципът следва да бъде разширен, за да се вземат предвид техническите особености на мобилните свидетелства за управление.
- (23) По съображения, свързани с пътната безопасност, държавите членки следва да имат възможност да прилагат своите национални разпоредби относно отнемането, временното ограничаване, подновяването и анулирането на свидетелствата за управление по отношение на всички притежатели на свидетелства за управление, които са придобили обичайно пребиваване на тяхна територия.
- (24) Водачи, които притежават свидетелство за управление, издадено от държавата членка, в която пребивават, след замяна на свидетелство за управление, издадено от трета държава, следва да имат право да управляват в Съюза, както ако

първоначално са придобили свидетелството за управление в рамките на Съюза. Подобна замяна би могла да има различни последици за пътната безопасност и свободното движение на хора.

- (25) Комисията следва да бъде оправомощена да приеме решение за определяне на третите държави, които гарантират равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, и за предоставяне на възможност на притежателите на свидетелства за управление, издадени от тези държави, да заменят своите свидетелства за управление при сходни условия, както ако те са били издадени от държава членка. Тези условия следва да бъдат подробно описани и ясно определени за всички съответни категории свидетелства за управление.
- (26) Що се отнася до свидетелствата за управление, издадени от трети държави, които не са предмет на такова решение на Комисията или за които такова решение не разрешава изрично замяната, нито я забранява, на държавите членки следва да бъде разрешено да ги заменят в съответствие със своите национални правила, при условие че в замененото свидетелство за управление използват съответния код на Съюза. В случай че притежателят на такова свидетелство за управление промени пребиваването си в нова държава членка, от последната не следва да се изисква да прилага принципа за взаимно признаване на такова свидетелство за управление.
- (27) „Туризмът за свидетелства за управление“, а именно практиката на промяна на пребиваването с цел придобиване на ново свидетелство за управление, за да се избегнат последиците от решение, засягащо правото на управление, наложено в друга държава членка, е широко разпространено явление, което оказва отрицателно въздействие върху пътната безопасност. Водачите не следва да бъдат освобождавани от изискванията, наложени им, за да възстановят правото си на управление или свидетелството си за управление, като променят пребиваването си. В същото време следва да се поясни, че всяко поведение от страна на гражданите следва да води до забрана за управление за неопределен срок, когато това е надлежно обосновано, и че такова решение следва да има действие, ограничено само до територията на държавата членка, която го е издала.
- (28) За някои категории свидетелства за управление следва да бъде въведена обща за Съюза схема за управление с придружител, за да се подобри пътната безопасност. Правилата на тази система следва да предоставят възможност на кандидатите да придобиват свидетелства за управление в съответните категории, преди да бъде достигната изискваната минимална възрастова граница. Използването на тези свидетелства за управление обаче следва да бъде обвързано с условието за придружаване от опитен водач. В такива случаи по съображения, свързани с пътната безопасност, на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-строги условия и правила на своята територия по отношение на свидетелствата за управление, които са издали.
- (29) Без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност, схемата за управление с придружител следва да направи професията водач на камион по-достъпна и привлекателна за по-младите поколения, за да се разширят възможностите им за работа и да се спомогне за справяне с недостига на водачи в рамките на Съюза. Поради това тя следва да обхваща свидетелствата за управление от категория С и необходимите за тях свидетелства за управление от категория В.

- (30) Следва да се гарантира, че водачите, които наскоро са придобили свидетелство за управление в дадена категория, не застрашават пътната безопасност поради липса на опит. За тези нови водачи следва да се установи изпитателен срок от две години, по време на който те следва да подлежат на по-строги правила и наказания в целия Съюз, когато ги нарушават при управление под въздействието на алкохол. Наказанията за такова поведение следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и тяхната тежест следва да отчита във възможно най-голяма степен средносрочните и дългосрочните цели на Съюза за намаляване наполовина и почти премахване на смъртните случаи и тежките наранявания. Що се отнася до всички други ограничения за новите водачи, държавите членки следва да имат право свободно да прилагат допълнителни правила на своята територия.
- (31) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията на изпитващ, както и относно изискванията за обучение на изпитващия, за да се подобрят знанията и уменията на изпитващите, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелства за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите за управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за изменение и адаптиране на тези минимални стандарти към всяко техническо, оперативно или научно развитие в тази област, когато възникне необходимост.
- (32) Понятието „обичайно пребиваване“ следва да бъде определени по начин, който дава възможност за разрешаване на проблеми, възникващи, когато не е възможно да се установи обичайно пребиваване въз основа на професионални или семейни връзки. Необходимо е също така да се предвиди възможност кандидатите да полагат теоретични или практически изпити в държавата членка, на която са граждани, в случаите когато тяхната държава членка на обичайно пребиваване не предоставя възможност за полагане на тези изпити на официалния език на първата държава членка. Следва да се установят специфични правила за дипломатите и техните семейства, когато тяхната мисия изисква от тях да живеят в чужбина за продължителен период от време.
- (33) Държавите членки следва да се подпомагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Когато е възможно, те следва да използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление, за да предоставят такава помощ. Мрежата на ЕС за свидетелства за управление, наричана обикновено „RESPER“, е център за обмен на информация между националните органи, отговарящи за издаването на свидетелства за управление, и за улесняване на прилагането на настоящата директива.
- (34) Мрежата на ЕС за свидетелства за управление има за цел да гарантира признаването на придобити права и документи с произход от държавите членки, да се бори с документните измами, да предотвратява издаването на множество свидетелства за управление и да улеснява прилагането на решения, засягащи правото на управление. По-специално на държавите членки следва да се даде възможност систематично да проверяват дали причините, довели до наложено по-рано частично ограничаване, временно ограничаване, отнемане или анулиране на свидетелство за управление или на правото на управление, вече не са налице. Използването на RESPER за прилагането на други актове на Съюза следва да бъде разрешено само ако тези видове използване са изрично предвидени в настоящата директива.

- (35) За да се даде възможност за изготвяне на съдържателни доклади относно прилагането на настоящата директива, Комисията следва да получава ежегодно информация относно броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление.
- (36) За да се постигнат целите на настоящата директива, по-специално за адаптиране на приложенията към нея към всяко техническо, оперативное или научно развитие, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменението на части А, Б и Г от приложение I, което урежда спецификациите на физическите свидетелства за управление, изменението на част В от приложение I, в която се определят спецификациите за мобилните свидетелства за управление, изменението на част Д от приложение I, в която се уреждат правилата за приложимите национални кодове и кодове на Съюза, изменението на приложения II, III, V и VI, в които се определят някои минимални изисквания относно издаването, валидността и подновяването на свидетелствата за управление, и изменението на приложение IV, в което се определят минималните стандарти за изпитващите. Тези правомощия следва да се предоставят за срок от пет години, като се има предвид фактът, че често се наблюдава техническо, оперативное и научно развитие по въпросите, уредени от тези приложения. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁶. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (37) В контекста на постепенната цифровизация и автоматизация и на все по-строгите изисквания за намаляване на емисиите на автомобилния транспорт, както и на постоянния технологичен напредък в областта на превозните средства със силово задвижване, е необходимо всички водачи да получават актуални знания във връзка с пътната безопасност и информацията относно устойчивостта. Насърчаването на обучението през целия живот може да бъде от ключово значение за актуализирането на уменията на опитните водачи по отношение на пътната безопасност, новите технологии, екологичното управление, което подобрява горивната ефективност и намалява емисиите, и управлението на скоростта.
- (38) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на характеристиките, осигуряващи оперативна съвместимост, и мерките за сигурност, приложими към кодовете QR, въведени във физическите свидетелства за управление, за разпоредбите, свързани с оперативната съвместимост, сигурността и изпитването на мобилните свидетелства за

⁶ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

управление, за удължаването на срока на административна валидност на свидетелствата за управление в Съюза в случай на криза, за съдържанието на самооценката на физическата и психическата годност, която трябва да се извършва за водачите от група 1, за условията за замяна на свидетелствата за управление от трети държави със свидетелства за управление, издадени от държавите членки, без да се отбелязва фактът на замяна в свидетелството за управление, както и за оперативната съвместимост между националните системи, свързани с мрежата на ЕС за свидетелства за управление, и защитата на личните данни, обменяни в този контекст. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁷.

- (39) От съображения за съгласуваност Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета⁸, в която се разглеждат някои въпроси, обхванати от настоящата директива, и Регламент (ЕС) 2018/1724 следва да бъдат изменени.
- (40) Директива 126/2006/ЕО и Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията⁹ следва да бъдат отменени.
- (41) Тъй като целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, тъй като правилата, уреждащи издаването, подновяването, подмяната и замяната на свидетелства за управление, биха довели до толкова разнообразни изисквания, че равнището на пътната безопасност и свободното движение на гражданите, предвидени от хармонизираните правила, не биха могли да бъдат осигурени, тези цели се постигат по-добре на равнището на Съюза чрез определяне на минимални изисквания. Поради това Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (42) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който представи становище на [ДД/ММ/ГГГГ].
- (43) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи¹⁰ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на

⁷ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

⁸ Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (ОВ L 330, 23.12.2022 г., стр. 46).

⁹ Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията от 4 май 2012 г. за определяне на техническите изисквания по отношение на включващи запомнящо устройство (микрочип) свидетелства за управление на моторни превозни средства (ОВ L 120, 5.5.2012 г., стр. 1).

¹⁰ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

настоящата директива законодателят счита, че предоставянето на такива документи е обосновано,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящата директива се определят общи правила за:
 - а) образците, стандартите и категориите на свидетелствата за управление;
 - б) издаването, валидността, подновяването и взаимното признаване на свидетелства за управление;
 - в) някои аспекти на замяната, подмяната, отнемането, частичното ограничаване, временното ограничаване и анулирането на свидетелства за управление;
 - г) някои аспекти, приложими за новите водачи.
2. Настоящата директива не се прилага за превозни средства със силово задвижване, движещи се с колела или вериги и разполагащи най-малко с две оси, чиято основна функция се заключава в теглителната им сила, специално конструирани да теглят, тласкат, носят или задвижват определени инструменти, машини или ремаркета, използвани във връзка със селскостопански или горскостопански дейности, и при което превозът по шосе на пътници или стоки или тегленето по шосе на превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки, е само второстепенна функция.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- (1) „свидетелство за управление“ означава електронен или физически документ, който удостоверява правото на управление на превозни средства със силово задвижване и в който се посочват условията, при които притежателят има право да управлява такива превозни средства;
- (2) „физическо свидетелство за управление“ означава свидетелство за управление в неговия физически формат, издадено в съответствие с член 4;
- (3) „мобилно свидетелство за управление“ означава свидетелство за управление в цифров формат, издадено в съответствие с член 5;
- (4) „превозно средство със силово задвижване“ означава самоходно превозно средство, придвижващо се по път със собствена тяга, различно от релсово превозно средство;

- (5) „двуколесно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в член 4, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹¹;
- (6) „триколесно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в член 4, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- (7) „леко четириколесно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в член 4, параграф 2, буква е) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- (8) „мотоциклет“ означава двуколесно превозно средство със или без кош, посочено в член 4, параграф 2, букви в) и г) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- (9) „триколесно моторно превозно средство“ означава превозно средство с три симетрично разположени колела, посочено в член 4, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- (10) „моторно превозно средство“ означава превозно средство със силово задвижване, което нормално се използва за превоз на пътници или стоки по път или за теглене по път на превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки. Този термин включва и тролейбуси, т.е. нерелсови превозни средства, които са свързани към електрически проводник;
- (11) „тежко четириколесно превозно средство“ означава превозни средства, посочени в член 4, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;
- (12) „решение, засягащо правото на управление“ означава всяко решение, което води до отнемането, анулирането, частичното ограничаване или временното ограничаване на валидността на свидетелството за управление или на правото на управление на даден водач на превозно средство със силово задвижване, което не може повече да бъде обжалвано. Мярката може да представлява главно, допълнително или съпътстващо наказание или мярка за безопасност.

Член 3

Стандартни спецификации на Съюза относно свидетелствата за управление и взаимно признаване

1. Държавите членки гарантират, че техните национални свидетелства за управление се издават в съответствие с разпоредбите на настоящата директива и отговарят на стандартните спецификации на Съюза и на други критерии в съответствие с:
 - а) член 4 за физически свидетелства за управление;
 - б) член 5 за мобилни свидетелства за управление.
2. Държавите членки гарантират, че физическите свидетелства за управление и мобилните свидетелства за управление, издадени на едно и също лице, са напълно равностойни помежду си и посочват съвсем същия набор от права и условия, при които това лице има право да управлява.

¹¹ Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

3. Държавите членки не изискват като предварително условие притежаването на физическо или мобилно свидетелство за управление от кандидата при издаването, подмяната, подновяването или замяната на свидетелство за управление в другия формат.
4. До [дата на приемане + 4 години] държавите членки гарантират, че по подразбиране се издават само мобилни свидетелства за управление. До тази дата държавите членки могат да вземат решение да издават мобилни свидетелства за управление.
5. Чрез дерогация от параграф 4, по искане на кандидата, държавите членки предоставят възможност за издаване на физическо свидетелство за управление вместо или заедно с мобилно свидетелство за управление.
6. Свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, се признават взаимно.
7. Чрез дерогация от параграф 6 държавите членки признават взаимно само мобилните свидетелства за управление, издадени след [дата на приемане + 3 години] в съответствие с член 5. Мобилните свидетелства за управление, издадени преди тази дата, но отговарящи на изискванията на член 5, се признават взаимно след посочената дата.

Член 4

Физически свидетелства за управление

1. Държавите членки издават физически свидетелства за управление въз основа на стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, част A1.
2. Държавите членки предприемат всички необходими стъпки за избягване на какъвто и да е риск от подправка на свидетелства за управление, включително на образците на свидетелства за управление, издадени преди влизането в сила на настоящата директива. Те информират за това Комисията.

Физическото свидетелство за управление се подsigурява срещу подправка посредством стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, част A2. Държавите членки могат да въведат допълнителни защитни елементи.
3. Когато притежателят на валидно физическо свидетелство за управление без срок на административна валидност установява обичайното си пребиваване в държава членка, различна от тази, която е издала свидетелството за управление, държавата членка домакин може две години след датата, на която притежателят е установил обичайното си пребиваване на нейна територия, да приложи административните срокове на валидност, определени в член 10, параграф 2, чрез подновяване на свидетелството за управление.
4. Държавите членки гарантират, че към 19 януари 2030 г. всички физически свидетелства за управление, които са издадени или са в обращение, изпълняват всички изисквания на настоящата директива.
5. Държавите членки могат да решат да въведат запаметяващо устройство (микрочип) като част от физическото свидетелство за управление. Когато дадена държава членка реши да въведе микрочип като част от своето физическо свидетелство за управление, тя може, когато националното ѝ

законодателство, свързано със свидетелствата за управление, предвижда това, да реши също така да съхранява в микрочипа данни в допълнение към посоченото в приложение I, част Г.

Когато държавите членки предвиждат микрочипа като част от физическото свидетелство за управление, те прилагат техническите изисквания, определени в приложение I, част Б. Държавите членки могат да въведат допълнителни защитни елементи.

Държавите членки информират Комисията в случай на решение за включване на микрочип в техните физически свидетелства за управление или за всяка промяна, свързана с такова решение, в срок от три месеца от приемането му. Държавите членки, които вече са въвели микрочип в своите физически свидетелства за управление, информират Комисията за това в срок от три месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива.

6. Когато микрочипът не е въведен като част от физическото свидетелство за управление, държавите членки могат също така да решат да отпечатват, върху запазеното за тази цел място, код QR на издадените от тях физически свидетелства за управление. Кодът QR позволява проверка на автентичността на информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление.
7. Държавите членки гарантират, че проверяващият орган не съхранява личните данни, необходими за проверката на информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, както и че органът, издаващ свидетелството за управление, не се уведомява за процеса на проверка.

Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно характеристиките, осигуряващи оперативна съвместимост, и мерките за сигурност, на които трябва да отговарят кодовете QR, отпечатани върху физическите свидетелства за управление. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

Държавите членки информират Комисията за всяка мярка, целяща въвеждането на код QR в техните свидетелства за управление, или за всяка промяна на такава мярка, в срок от три месеца от приемането ѝ.

8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на приложение I, части А, Б и Г, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 5

Мобилни свидетелства за управление

1. Държавите членки издават мобилни свидетелства за управление въз основа на стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, част В.
2. Държавите членки гарантират, че електронните приложения, създадени за мобилните свидетелства за управление, за да се даде възможност за проверка на наличието на права на управление на притежателя на свидетелството за управление, са достъпни безплатно за лицата, чието обичайно пребиваване е на

тяхна територия, или за лицата, които по друг начин имат право да притежават издадени от тях мобилни свидетелства за управление.

Тези приложения се основават на европейските портфейли за цифрова самоличност, издадени в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета¹².

3. Държавите членки публикуват и редовно актуализират списъка на наличните електронни приложения, които са създадени и поддържани за целите на настоящия член.

Държавите членки гарантират, че електронните приложения не съдържат повече данни или, в случай на използване на буквено-цифров указател за извличането им, не предоставят повече данни от посочените в приложение I, част Г.

4. Държавите членки си предоставят взаимно и редовно актуализират помежду си информацията, необходима за достъп до националните системи, посочени в приложение I, част В, които се използват за проверката на мобилни свидетелства за управление.

Държавите членки гарантират, че личните данни, необходими за проверката на правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от проверяващия орган и че органът, издаващ свидетелството за управление, обработва информацията, получена чрез уведомлението, единствено с цел да отговори на искането за проверка.

5. Държавите членки информират Комисията за списъка на съответните национални системи, оправомощени да издават данни и буквено-цифрови указатели за извличането им за мобилните свидетелства за управление. Комисията предоставя на обществеността чрез сигурен канал списъка на тези национални системи на държавите членки, подписана или подпечатана по електронен път и във форма, подходяща за автоматизирана обработка.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на приложение I, част В, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

7. До [дата на приемане + 18 месеца] Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно оперативната съвместимост, сигурността и изпитването на мобилните свидетелства за управление, включително функциите за проверка и интерфейса с националните системи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

Член 6

Категории свидетелства за управление

¹² Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

1. Чрез свидетелството за управление се разрешава управлението на превозни средства със силово задвижване от следните категории:
- а) мотопеди:
категория АМ:
– двуколесни превозни средства или триколесни превозни средства с максимална проектна скорост не по-висока от 45 km/h (с изключение на тези с максимална проектна скорост по-малка или равна на 25 km/h);
– леки четириколесни превозни средства;
- б) мотоциклети и триколесни моторни превозни средства:
i) категория А1:
– мотоциклети с работен обем на цилиндъра(ите), непревишаващ 125 cm³, с мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;
– триколесни моторни превозни средства с мощност, непревишаваща 15 kW;
ii) категория А2:
– мотоциклети с мощност, непревишаваща 35 kW, с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,2 kW/kg, и които не са конструирани на базата на превозно средство с мощност над 70 kW;
iii) категория А:
– мотоциклети;
– триколесни моторни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW;
- в) моторни превозни средства:
i) категория В1:
– тежки четириколесни превозни средства.
Категория В1 не е задължителна; в държави членки, които не въвеждат тази категория свидетелства за управление, се изисква свидетелство за управление от категория В за управлението на такива превозни средства.
Държавите членки могат също така да решат да въведат тази категория изключително за превозните средства, посочени в член 9, параграф 4, първа алинея, буква в), и при условията, предвидени в посочения параграф. Когато държава членка реши да направи това, тя отбелязва този факт в свидетелството за управление чрез използване на код на Съюза 60.03;
- ii) категория В:
– моторни превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 3 500 kg, и проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;
– моторните превозни средства от тази категория могат да се образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, която не превишава 750 kg.

Без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, моторни превозни от тази категория могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, превишаваща 750 kg, при условие че максимално допустимата маса на състава не превишава 4 250 kg. В случай че такъв състав превишава 3 500 kg, държавите членки изискват, в съответствие с разпоредбите на приложение V, този състав да се управлява само след:

- завършване на обучение, или
- издържан изпит за проверка на уменията и поведението.

Държавите членки могат също така да изискват както такова обучение, така и да бъде издържан изпит за проверка на уменията и поведението.

Държавите членки указват правото да се управлява такъв състав в свидетелството за управление със съответния код на Съюза, посочен в приложение I, част Д;

iii) категория BE:

- без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състав от превозни средства, състоящ се от теглещо превозно средство от категория B и ремарке или полуремарке, когато максимално допустимата маса на ремаркетото или полуремаркетото не превишава 3 500 kg;

iv) категория C1:

- моторни превозни средства, различни от тези от категории D1 или D, с максимално допустима маса, която превишава 3 500 kg, но не превишава 7 500 kg, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;
- моторните превозни средства от тази категория могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, непревишаваща 750 kg;

v) категория C1E:

- без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория C1 и неговото ремарке или полуремарке има максимално допустима маса над 750 kg, при условие че допустимата маса на състава не превишава 12 000 kg;
- без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория B и неговото ремарке или полуремарке има допустима маса над 3 500 kg, при условие че допустимата маса на състава не превишава 12 000 kg;

vi) категория C:

- моторни превозни средства, различни от тези от категории D1 или D, чиято максимално допустима маса е над 3 500 kg, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;
- моторните превозни средства от тази категория могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, която не превишава 750 kg;

- vii) категория СЕ:
 - без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни, при които теглещото превозно средство е от категория С и неговото ремарке или полуремарке има максимално допустима маса над 750 kg;
- viii) категория D1:
 - моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници освен водача и с максимална дължина, непревишаваща 8 m;
 - моторните превозни средства от тази категория могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, непревишаваща 750 kg;
- ix) категория D1E:
 - без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D1 и неговото ремарке има максимално допустима маса над 750 kg;
- x) категория D:
 - моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници освен водача; моторните превозни средства, които могат да се управляват със свидетелство за категория D, могат да образуват състав с ремарке, чиято максимално допустима маса не превишава 750 kg;
- xi) категория DE:
 - без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D и неговото ремарке има максимално допустима маса над 750 kg.

2. С предварителното съгласие на Комисията, която оценява въздействието на предложената мярка върху пътната безопасност, държавите членки могат да изключват от прилагането на настоящия член някои специфични типове превозни средства със силово задвижване, включително специални превозни средства за хора с увреждания.

Държавите членки могат да изключват от прилагането на настоящата директива типовете превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили и гражданската отбрана. Те информират за това Комисията.

Член 7

Минимална възраст

1. Минималната възраст за издаване на свидетелство за управление е следната:
 - a) 16 години за категории АМ, А1 и В1;
 - б) 18 години за категории А2, В, ВЕ, С1 и С1Е;
 - в) по отношение на категория А:

- i) 20 години за мотоциклетите. Независимо от това достъпът до управление на мотоциклети от тази категория зависи от наличието на минимум двегодишен опит с управление на мотоциклети в рамките на свидетелство за управление А2. Изискването за двегодишен опит може да бъде отменено, ако кандидатът е на най-малко 24 години;
 - ii) 21 години за триколесни моторни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW;
 - г) 21 години за категории С, СЕ, D1 и D1Е;
 - д) 24 години за категории D и DE.
- 2. Държавите членки могат да повишават или намаляват минималната възраст за издаване на свидетелство за управление:
 - а) за категория АМ надолу до 14 години или нагоре до 18 години;
 - б) за категория В1 нагоре до 18 години;
 - в) за категория А1 нагоре до 18 години, при условие че са изпълнени едновременно следните две условия:
 - i) има две години разлика между минималната възраст за категория А1 и минималната възраст за категория А2;
 - ii) има изискване за минимум двегодишен опит с управление на мотоциклети в рамките на категория А2, преди да може да бъде предоставен достъп до управление на мотоциклети от категория А, както е посочено в параграф 1, буква в), точка i);
 - г) за категории В и ВЕ надолу до 17 години.
- 3. Държавите членки могат да намаляват минималната възраст за категория С до 18 години и за категория D до 21 години по отношение на:
 - а) превозни средства, използвани от противопожарната служба, и превозни средства, използвани за поддържане на обществения ред;
 - б) превозни средства, преминаващи през пътни изпитвания с цел ремонт или техническо обслужване.
- 4. Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с параграфи 2 и 3, са валидни само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възрастова граница, определена в параграф 1.

Държавите членки могат да признават валидността на тяхна територия на свидетелства за управление, издадени на водачи под минималната възраст, определена в параграф 1.
- 5. Чрез дерогация от параграф 1, букви г) и д) от настоящия член, когато кандидатът притежава удостоверение за професионална компетентност, посочено в член 6 от Директива (ЕС) 2022/2561, минималната възраст за издаване на свидетелство за управление е, както следва:
 - а) за категории С и СЕ — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 2, буква а), точка i) от Директива (ЕС) 2022/2561;
 - б) за категории D1 и D1Е — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 3, буква а), точка i), втора алинея от посочената директива;

- в) за категории D и DE — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 3, буква а), точка i), първа алинея, член 5, параграф 3, буква а), точка ii), първа алинея и член 5, параграф 3, буква б) от посочената директива.

Когато в съответствие с член 5, параграф 3, буква а), точка i), втора алинея или член 5, параграф 3, буква а), точка ii), втора алинея от Директива (ЕС) 2022/2561 дадена държава членка разрешава управление на нейна територия от по-ранна възраст, валидността на свидетелството за управление се ограничава до територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне съответната минимална възраст, посочена в първа алинея от настоящия параграф, и притежава удостоверение за професионална компетентност.

Член 8

Условия и ограничения

1. Държавите членки поставят обозначение в свидетелствата за управление, издадени на лице, спрямо което се прилагат едно или повече условия, при които то има право да управлява. За тази цел държавите членки използват съответните кодове на Съюза, предвидени в приложение I, част Д. Те могат да използват и национални кодове за условия, които не са обхванати от приложение I, част Д.

Ако поради физическа непригодност управлението е разрешено само за определени типове превозни средства или за превозни средства, приспособени с цел компенсиране на такава непригодност, изпитът за проверка на уменията и поведението, предвиден в член 10, параграф 1, се извършва с такова превозно средство.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на приложение I, част Д, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 9

Етапи и съответствия между категориите

1. Свидетелства за управление от категории BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D и DE се издават само на водачи, които вече имат право да управляват превозни средства от категория B.
2. Валидността на свидетелствата за управление се определя, както следва:
 - а) свидетелствата за управление, издадени за категории C1E, CE, D1E или DE, са валидни за състави от превозни средства от категория BE;
 - б) свидетелствата за управление, издадени за категория CE, са валидни за категория DE, ако притежателите им имат право да управляват превозни средства от категория D;

- в) свидетелствата за управление, издадени за категория C1E или CE, са валидни за категория D1E, ако притежателите им имат право да управляват превозни средства от категория D1;
- г) свидетелствата за управление, издадени за категории CE и DE, са валидни за състави от превозни средства съответно от категории C1E и D1E;
- д) свидетелствата, издадени за всички категории, са валидни за превозни средства от категория AM. Независимо от това за свидетелствата за управление, издадени на нейна територия, дадена държава членка може да ограничи съответствията за категория AM до категории A1, A2 и A, ако тази държава членка наложи практически изпит като условие за получаване на категория AM;
- е) свидетелствата за управление за категория A2 са валидни също така за категория A1;
- ж) свидетелствата за управление, издадени за категории A, B, C или D, са валидни съответно за категории A1, A2, B1, C1 или D1;
- з) две години след издаването за първи път на дадено свидетелство за управление за категория B то е валидно за управление на превозните средства на алтернативно гориво, посочени в член 2 от Директива 96/53/ЕО на Съвета¹³, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке.

3. За управление на тяхна територия държавите членки могат да предоставят следните съответствия:

- а) триколесни моторни превозни средства в рамките на свидетелство за управление за категория B, за триколесни моторни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW, при условие че притежателят на свидетелството за управление за категория B е най-малко 21-годишен;
- б) мотоциклети от категория A1 в рамките на свидетелство за управление за категория B.

Съответствията, предвидени в първа алинея, се признават взаимно от държавите членки, които са ги предоставили.

Държавите членки не посочват в свидетелството за управление, че притежателят има право да управлява превозните средства, посочени в първа алинея, освен посредством съответните кодове на Съюза, посочени в приложение I, част Д.

Държавите членки незабавно информират Комисията за съответствията, посочени в първа алинея, които са предоставени на тяхна територия, включително за националните кодове, които може да са били използвани преди влизането в сила на настоящата директива. Комисията предоставя тази информация на държавите членки с цел улесняване на прилагането на настоящия параграф.

¹³ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

4. Държавите членки могат да разрешават управлението на тяхна територия на следните категории превозни средства:
- а) превозни средства от категория D1 с максимално допустима маса 3 500 kg, като се изключва специалното оборудване, предназначено за превоз на пътници с увреждания, от водачи на възраст над 21 години, притежаващи свидетелство за управление, издадено за категория В, най-малко две години след първото издаване на такова свидетелство за управление и при условие че превозните средства се използват от организации с нестопанска цел за социални нужди и водачът предоставя услугите си на доброволни начала;
 - б) превозни средства с максимално допустима маса, превишаваща 3 500 kg, от водачи на възраст над 21 години, притежаващи свидетелство за управление, издадено за категория В, най-малко две години след първото издаване на такова свидетелство за управление, при условие че са изпълнени всички изброени по-долу условия:
 - i) предназначението на тези превозни средства е да се използват в неподвижно положение само в зони за обучение или възстановяване;
 - ii) те се използват от организации с нестопанска цел за социални нужди;
 - iii) модифицирани са така, че да не могат да се използват за превоза на повече от девет лица или за превоза на стоки, различни от тези, които са строго необходими за тяхното предназначение;
 - в) превозни средства от категория В с максимално допустима маса 2 500 kg и максимална скорост, физически ограничена до 45 km/h, от водачи на възраст под 21 години, притежаващи свидетелство за управление, издадено за категория В1.

Държавите членки не посочват в свидетелството за управление, че притежателят има право да управлява превозните средства, посочени в първа алинея, букви а) и б), освен чрез съответните национални кодове.

Държавите членки информират Комисията за всички разрешения, предоставени в съответствие с настоящия параграф.

Член 10

Издаване, валидност и подновяване

1. Свидетелства за управление се издават само на кандидатите, които отговарят на следните условия:
- а) издържали са изпит за проверка на уменията и поведението и теоретичен изпит и отговарят на минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, в съответствие с разпоредбите на приложения II и III;
 - б) по отношение на категория АМ са издържали само теоретичен изпит; държавите членки могат да изискват кандидатите да издържат изпит за проверка на уменията и поведението и да преминат медицински преглед за тази категория.

За триколесни и четириколесни превозни средства в рамките на тази категория държавите членки могат да налагат специфичен изпит за проверка на уменията и поведението. За разграничаване на превозните средства от категория АМ в свидетелството за управление може да се впише национален код;

- в) по отношение на категория А2 или категория А и при условие че имат придобит минимум двегодишен опит с управление на мотоциклет съответно от категория А1 или категория А2, или:
 - i) са издържали само изпит за проверка на уменията и поведението, или
 - ii) са преминали обучение в съответствие с приложение VI;
- г) преминали са обучение или са издържали изпит за проверка на уменията и поведението, или са преминали обучение и са издържали изпит за проверка на уменията и поведението в съответствие с приложение V по отношение на категория В за управление на състав от превозни средства, посочен в член 6, параграф 1, буква в), точка ii), трета алинея;
- д) имат обичайно място на пребиваване на територията на държавата членка, издаваща свидетелството за управление, или могат да представят доказателства, че са учили там за срок най-малко шест месеца.

2. Срокът на административна валидност на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, е, както следва:

- а) 15 години за категории АМ, А1, А2, А, В, В1 и ВЕ;
- б) пет години за категории С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1 и D1Е.

Подновяването на свидетелство за управление може да задейства нов срок на административна валидност за друга категория или категории, за които притежателят на свидетелството има право на управление, доколкото това е в съответствие с условията, определени в настоящата директива.

Наличието на микрочип или на код QR съответно съгласно член 4, параграф 5 и член 4, параграф 6 не е предварително условие за валидността на свидетелство за управление. Загубата или невъзможността за прочитане на микрочипа или на кода QR, или друга повреда в тях не засяга валидността на свидетелството за управление.

Държавите членки могат да ограничат срока на административна валидност на свидетелствата за управление, издадени на нови водачи по смисъла на член 15, параграф 1, от всички категории, за да прилагат специфични мерки към такива водачи с цел подобряване на пътната безопасност.

Държавите членки могат да ограничат срока на административна валидност на индивидуалните свидетелства за управление за всички категории, ако сметнат за необходимо да прилагат увеличена честота на медицинските прегледи или други специфични мерки, включително ограничения за нарушители на правилата за движение по пътищата.

Държавите членки намаляват сроковете на административна валидност, посочени в първа алинея, на пет години или по-малко за свидетелства за управление на притежатели, които пребивават на тяхна територия и са достигнали 70-годишна възраст, за да прилагат увеличена честота на медицински прегледи или други специфични мерки, включително

опреснителни курсове. Този намален срок на административна валидност се прилага само при подновяване на свидетелството за управление.

Държавите членки могат да намалят срока на административна валидност, посочен в настоящия параграф, за свидетелствата за управление на лица, на които е издадено разрешение за временно пребиваване или които се ползват от временна закрила или от адекватна закрила съгласно националното законодателство на тяхна територия. За тази цел този намален срок на административна валидност е равен или по-кратък от срока на административна валидност на разрешението за временно пребиваване или на временната закрила или адекватната закрила.

3. Подновяването на свидетелства за управление, когато техният срок на административна валидност изтече, се извършва след едновременното изпълнение на следните две условия:
 - а) продължаващо съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, определени в приложение III;
 - б) обичайно пребиваване на територията на държавата членка, издаваща свидетелството за управление, или доказателства, че кандидатът е учил там за срок най-малко шест месеца към момента на подаване на заявлението му.
4. В случай на криза държавите членки могат да удължат срока на административна валидност на свидетелствата за управление, който в противен случай би изтекъл, за максимален срок от шест месеца. Удължаването може да бъде подновено, ако кризата продължава.

Всяко такова удължаване се обосновава надлежно и незабавно се съобщава на Комисията. Комисията незабавно публикува тази информация в *Официален вестник на Европейския съюз*. Държавите членки признават валидността на свидетелствата за управление, чийто срок на административна валидност е бил удължен съгласно настоящия параграф.

Когато дадена криза засяга няколко държави членки, Комисията може да приеме актове за изпълнение, за да удължи срока на административна валидност на всички или на някои категории свидетелства за управление, който в противен случай би изтекъл. Това удължаване не може да надвишава шест месеца, като може да бъде подновено, ако кризата продължи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 3.

Когато дадена държава членка не е засегната и няма вероятност да бъде засегната от трудности, направили подновяването на свидетелствата за управление практически неосъществимо вследствие на кризата, посочена в трета алинея, или е предприела подходящи национални мерки за смекчаване на последиците от кризата, тази държава членка може да реши да не прилага удължаването, въведено с акта за изпълнение, посочен в трета алинея, след като предварително информира Комисията. Комисията информира за това останалите държави членки и публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз*.

За целите на настоящия параграф „криза“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или предизвикано от човека събитие с извънреден характер и мащаб, което се случва в рамките на Съюза или извън него, със значително

пряко или непряко въздействие върху областта на автомобилния транспорт и което също така предотвратява или значително възпрепятства възможността на притежателите на свидетелства за управление или на съответните национални органи да извършват необходимите процедури за тяхното подновяване.

5. Без да се засяга националното наказателно и полицейско законодателство, по отношение на издаването на свидетелства за управление държавите членки могат да прилагат национални разпоредби, отнасящи се до въпроси извън посочените в настоящата директива. Те информират за това Комисията.

6. При издаване или подновяване на свидетелства за управление от категории АМ, А, А1, А2, В, В1 и ВЕ държавите членки могат да изискват извършване на преглед, като прилагат минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, определени в приложение III, вместо самооценката, предвидена в точка 3 от същото приложение. В този случай медицинският преглед обхваща всички видове медицинска непригодност, посочени в приложение III.

До [дата на приемане + 18 месеца] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определя съдържанието на самооценката, посочена в точка 3 от приложение III, и се обхващат всички видове медицинска непригодност, посочени в същото приложение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

7. Никой не може да притежава повече от едно физическо свидетелство за управление. Дадено лице обаче може да притежава няколко мобилни свидетелства за управление, при условие че те са издадени от една и съща държава членка.

Никой не може да притежава свидетелства за управление, издадени от повече от една държава членка.

Съответната държава членка отказва да издаде свидетелство за управление, когато установи, че кандидатът вече притежава свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

Държавите членки предприемат необходимите мерки за целите на прилагането на трета алинея. Необходимите мерки по отношение на издаването, подмяната, подновяването или замяната на свидетелство за управление имат за цел да се извърши проверка с други държави членки, когато има основателни причини да се подозира, че кандидатът вече притежава друго свидетелство за управление. За тази цел държавите членки използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление, посочена в член 19.

Без да се засяга член 3, параграф 6, държава членка, която издава свидетелство за управление, полага дължимата грижа, за да гарантира, че лицето изпълнява изискванията, определени в параграф 1 от настоящия член, и прилага своите национални разпоредби относно анулирането или отнемането на свидетелството за управление или на правото на управление, ако се установи, че свидетелството за управление е било издадено, без да са изпълнени посочените изисквания.

8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на приложения II, III, V и VI, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 11

Замяна и подмяна на свидетелства за управление, издадени от държавите членки

1. Когато притежател на валидно национално свидетелство за управление, издадено от държава членка, установи обичайното си пребиваване в друга държава членка, той може да поиска замяна на своето свидетелство за управление с еквивалентно свидетелство за управление. Държавата членка, която извършва замяната, проверява за коя категория е все още валидно представеното свидетелство за управление.
2. При спазване на принципа на териториално действие на наказателното и полицейското законодателство държавата членка на обичайно пребиваване може да прилага своите национални разпоредби относно частичното ограничаване, временното ограничаване, отнемането или анулирането на правото на управление на притежателя на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка, и при необходимост да замени свидетелството за управление за тази цел.
3. Държавата членка, която извършва замяната, връща старото свидетелство за управление на органите на държава членка, която го е издала, като посочва причините за това.
4. Подмяна на свидетелство за управление, което е било изгубено или откраднато, може да се направи от компетентните органи на държавата членка на обичайно пребиваване на притежателя. Тези органи извършват подмяната въз основа на информацията, с която разполагат, или, ако е целесъобразно, въз основа на доказателства от компетентните органи на държавата членка, която е издала първоначалното свидетелство.

Член 12

Замяна на свидетелства за управление, издадени от трети държави

1. Когато дадена държава членка предвижда замяна на свидетелство за управление, издадено от трета държава, на притежател, който е установил обичайното си пребиваване на нейна територия, тази държава членка заменя свидетелството за управление в съответствие с разпоредбите на настоящия член.
2. Когато дадена държава членка заменя свидетелство за управление, издадено от трета държава, която не е била предмет на решение за изпълнение, посочено в параграф 7, тази замяна се вписва в свидетелството за управление, издадено от посочената държава членка, чрез поставяне на съответния код от приложение I, част Д, както и при всяко последващо подновяване или подмяна. Ако притежателят на посоченото свидетелство за управление премести обичайното си пребиваване в друга държава членка, последната не е необходимо да прилага принципа на взаимно признаване, предвиден в член 3, параграф 6.

За такива замени държавите членки прилагат разпоредбите на националното си законодателство в съответствие с условията, предвидени в настоящия параграф.

3. Когато свидетелството за управление е издадено за дадена категория и от трета държава, която е била предмет на решение за изпълнение, посочено в параграф 7, тази замяна не се вписва в свидетелството за управление, издадено от съответната държава членка. В тези случаи държавите членки заменят свидетелството за управление в съответствие с условията, определени в съответното решение за изпълнение.
4. Когато свидетелство за управление, издадено от държава членка, е било заменено със свидетелство за управление, издадено от трета държава, държавите членки не изискват изпълнението на допълнителни условия, различни от посочените в член 10, параграф 3, буква а), нито вписват допълнителна информация за замяната на това свидетелство за управление с издадено от тях свидетелство за управление по отношение на категориите от първоначалното свидетелство за управление.

В случая, посочен в първа алинея, когато кандидат поиска замяна на свидетелство за управление, което е валидно и за съответни категории, за които той е придобил правото на управление в трета държава, се прилагат следните правила:

- а) ако свидетелството за управление е издадено за дадена категория и от трета държава, която е била предмет на решение за изпълнение, посочено в параграф 7, се прилага параграф 3;
 - б) при липса на такова решение за изпълнение се прилага параграф 2.
5. Замените, посочени в параграфи 2, 3 и 4, се извършват само ако свидетелството за управление, издадено от третата държава, е било предадено на компетентните органи на държавата членка, която извършва замяната.
 6. Комисията може да определи, че дадена трета държава разполага с рамка в областта на автомобилния транспорт, която изцяло или частично гарантира равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, което позволява свидетелствата за управление, издадени от тази трета държава, да бъдат заменени без вписването на тази замяна в свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, ако е необходимо, след като бъдат изпълнени някои предварително определени условия.

Когато Комисията определи такава трета държава, тя може да направи оценка на рамката на третата държава в областта на автомобилния транспорт в сътрудничество с държавите членки. Държавите членки разполагат с шест месеца, за да представят становището си относно действащата рамка в областта на автомобилния транспорт в определената трета държава. Комисията извършва оценката, след като получи становище от всички държави членки или след като изтече срокът за изпращане на становищата, в зависимост от това кое от двете събития настъпва по-късно.

При оценката на действащата рамка в областта на автомобилния транспорт в дадена трета държава Комисията взема предвид най-малко следните елементи:

- а) въведените изисквания за свидетелство за управление, като класификация на категориите свидетелства за управление, изисквания за минимална възраст, изисквания и условия за обучение и изпити за управление, както и медицински стандарти за издаване на свидетелството за управление;

- б) дали третата държава издава мобилни свидетелства за управление, и ако това е така — приложимата подробна информация от технически и структурен характер за функционирането на системата;
- в) степента, в която са налице в обращение подправени свидетелства за управление, и какви мерки се предприемат за предотвратяване на подправката на свидетелства за управление;
- г) срока на административна валидност на свидетелствата за управление, издадени от третата държава;
- д) условията на пътното движение в третата държава и дали те са сравними с условията на пътното движение по пътните мрежи в Съюза;
- е) показателите на третата държава по отношение на пътната безопасност.

7. След извършване на оценката, посочена в параграф 6, и чрез решения за изпълнение Комисията може да реши, че дадена трета държава разполага с рамка в областта на автомобилния транспорт, която изцяло или частично гарантира равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, така че свидетелствата за управление, издадени от такава трета държава, да бъдат заменени, без тази замяна да се вписва в свидетелството за управление, издадено от държава членка.

Решението за изпълнение съдържа най-малко следното:

- а) категориите свидетелства за управление, посочени в член 6, по отношение на които може да се извърши замяна, без тя да се вписва в свидетелството за управление, издадено от държава членка;
- б) датите на издаване на свидетелствата за управление на третата държава, от които може да се извърши замяна, без тя да се вписва в свидетелството за управление, издадено от държава членка;
- в) всички общи условия, които трябва да се спазват с цел проверка на автентичността на официалния документ, който ще бъде заменен;
- г) всички общи условия, които кандидатът трябва да изпълни, за да докаже съответствие с медицинските стандарти, определени в приложение III, преди замяната.

Когато свидетелството за управление на кандидата не позволява постигане на съответствие с втора алинея, буква а) или б) от настоящия параграф, държавите членки могат да решат да заменят свидетелството за управление в съответствие с параграф 2. Когато кандидатът не е в състояние да спазва втора алинея, буква в) или г) от настоящия параграф, държавите членки отказват да заменят свидетелството за управление. Всяко допълнително условие, което решението за изпълнение може да съдържа, предвижда или приложимостта на националните разпоредби на държавата членка в съответствие с параграф 2, или отказ за замяна на свидетелството за управление, когато тези условия не са изпълнени от кандидата.

Решенията за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

8. В решението за изпълнение, посочено в параграф 7, се предвижда периодичен преглед на състоянието на пътната безопасност в съответната трета държава най-малко на всеки четири години. В зависимост от заключенията от прегледа

Комисията запазва, изменя или спира прилагането, доколкото е необходимо, на посоченото в параграф 7 решение за изпълнение или го отменя.

9. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и на своя уебсайт списък на третите държави, които са били предмет на решение за изпълнение в съответствие с параграф 7, и също така публикува всички съответни промени, направени в съответствие с параграф 9.
10. Комисията създава мрежа за знания с цел обобщаване, обработване и разпространение на знания и информация относно най-добрите практики за интегриране на чуждестранни професионални водачи на вътрешния пазар. Мрежата включва съответните органи на държавите членки, центрове за високи постижения, университети и изследователи, социални партньори и други съответни участници в сектора на автомобилния транспорт.

Член 13

Последици от частично ограничаване, временно ограничаване, отнемане или анулиране на правото на управление или на свидетелство за управление

1. Държава членка отказва да издаде свидетелство за управление на кандидат, чието свидетелство за управление е частично ограничено, временно ограничено, отнето или анулирано в друга държава членка.
2. Държава членка отказва да признае валидността на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка на лице, чието свидетелство за управление или право на управление е частично ограничено, временно ограничено, отнето или анулирано на територията на първата държава членка.
3. Дадено свидетелство за управление или право на управление се счита за частично ограничено, временно ограничено, отнето или анулирано за целите на настоящия член, докато съответното лице все още не изпълнява условията, наложени от държава членка, на които то трябва да отговаря, за да може да си възстанови правото на управление или свидетелство за управление или за да може да кандидатства за ново свидетелство за управление.

Държавите членки гарантират, че всички условия, които те налагат, за да може притежателят да си възстанови правото на управление или свидетелство за управление или за да може да кандидатства за ново свидетелство за управление, са пропорционални и недискриминационни за притежателите на свидетелства за управление, издадени от която и да е друга държава членка, и че сами по себе си те не водят до отказ за неопределен срок за издаване на свидетелство за управление или за признаване на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

4. Някоя от разпоредбите на настоящия член не може да се тълкува като възпрепятстваща държавите членки да забранят на дадено лице да управлява на тяхна територия за неопределен срок, без да му предоставят възможност да си възстанови правото на управление или свидетелството за управление или да може да кандидатства за ново свидетелство за управление, когато това е опобосновано с оглед на неговото поведение.

Когато държава членка, в съответствие с настоящия параграф, е наложила забрана за управление за неопределен срок, тази държава членка може да откаже да признае за неопределен срок валидността на съответната ѝ територия

на всяко издадено от друга държава членка свидетелство за управление. Чрез дерогация от параграф 1 други държави членки могат, след консултация с държавата членка, която налага забрана за управление за неопределен срок, да издадат свидетелство за управление на такова лице.

Член 14

Схема за управление с придружител

1. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки издават свидетелства за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категории В и С, на които е поставен код на Съюза 98.02, посочен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.
2. Притежателите на свидетелство за управление с поставен на него код на Съюза 98.02, които не са навършили 18 години, управляват само когато са придружени от лице, което отговаря на следните условия:
 - а) то е на възраст най-малко 25 години;
 - б) притежава свидетелство за управление от съответната категория, издадено преди повече от пет години;
 - в) по отношение на него не е имало решение, засягащо правото на управление, през последните пет години;
 - г) по отношение на него не е имало решение в областта на наказателното право, произтичащо от пътнотранспортно нарушение;
 - д) в случай на превозно средство от категория С — притежава квалификацията и е преминало обучението, предвидени в Директива (ЕС) 2022/2561.
3. Държавите членки могат да изискват установяването на самоличността на придружаващите лица, посочени в параграф 2, за да се гарантира съответствието с настоящия член. Държавите членки могат да ограничат броя на евентуалните придружаващи лица.
4. Държавите членки могат да прилагат допълнителни условия за издаване на свидетелство за управление, на което е поставен код на Съюза 98.02, на кандидати, ненавършили 18 години. Те информират Комисията за това. Комисията предоставя тази информация на обществеността.

Член 15

Изпитателен срок

1. Притежателят на свидетелство за управление от дадена категория, издадено за първи път, се счита за нов водач и спрямо него се прилага изпитателен срок от най-малко две години.
2. Държавите членки установяват правила за наказания за нови водачи, които управляват с ниво на алкохол в кръвта, превишаващо 0,0 g/ml, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези наказания са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

3. Държавите членки могат да установяват допълнителни правила, приложими на тяхна територия за нови водачи по време на изпитателния срок, с цел подобряване на пътната безопасност. Те информират за това Комисията.
4. Държавите членки поставят в свидетелствата за управление, издадени по време на изпитателен срок, код на Съюза 98.01, посочен в приложение I, част Д.
5. Изпитателен срок не се прилага за водачи, които получават свидетелство за управление от категория А2 или А в съответствие с член 10, параграф 1, буква в).

Член 16

Изпитващи

1. Изпитващите по управление трябва да отговарят на минималните стандарти, посочени в приложение IV.

По отношение на изпитващите по управление, които вече работят като такива преди 19 януари 2013 г., се прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на приложение IV, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 17

Обичайно пребиваване

1. За целите на настоящата директива обичайно пребиваване е мястото, където дадено лице обикновено живее, тоест прекарва повече от 185 дни през календарна година, поради лични или трудови връзки, или ако лицето няма трудови връзки, поради лични връзки, които сочат тясна обвързаност на лицето с мястото, където то живее.

Независимо от това, за обичайно пребиваване на лице, чиито трудови връзки са на различно място от личните му връзки и което вследствие на това последователно живее на различни места в две или повече държави членки, се счита мястото, където са личните му връзки, при условие че лицето редовно се връща там. Спазването на последното условие не е необходимо, ако лицето живее в дадена държава членка за изпълнение на задача с определена продължителност. Посещаването на университет или училище не представлява преместване на обичайното пребиваване.
2. За целите на член 10, параграф 3, буква б) и член 11, параграф 4 се счита, че обичайното пребиваване на персонала на дипломатическите служби на Съюза или на неговите държави членки, или на членовете на техните семейства, които са част от тяхното домакинство, се намира на територията на държавите членки, издали свидетелствата за управление, които се подновяват или заменят.

За целите на настоящия член „дипломатически служби на Съюза“ включва длъжностни лица от съответните отдели на генералния секретариат на Съвета и

на Комисията, както и персонал, командирован от националните дипломатически служби на държавите членки, и всеки друг служител или изпълнител, работещ за институциите, органите, службите и агенциите на Съюза в областта на външното представителство, който, за да може да изпълнява договорните си задължения, трябва да живее най-малко 181 дни на територията на една или няколко трети държави в рамките на една календарна година.

3. Когато притежателят на свидетелство за управление не може да докаже установяването на обичайното си пребиваване в дадена държава членка съгласно параграф 1, притежателят може като последна възможност да поднови свидетелството си за управление в държавата членка, която го е издала първоначално.
4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление от категория В кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато държавата членка на обичайно пребиваване не предвижда възможност за полагане на теоретичен или практически изпит на един от официалните езици на държавата членка, на която е гражданин, или с устен преводач.

Член 18

Съответствия между свидетелства за управление, които са различни от стандартния образец на Съюза

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията¹⁴, между правата, придобити преди 19 януари 2013 г., и категориите, посочени в член 6 от настоящата директива.
2. Всички права на управление, предоставени преди 19 януари 2013 г., не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с разпоредбите на настоящата директива.

Член 19

Взаимопомощ

1. Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те обменят информация за свидетелствата за управление, които издават, заменят, подменят, подновяват, частично ограничават, временно ограничават, отнемат, анулират или отменят, относно решенията, засягащи правото на управление, които са наложили или планират да приемат, и се консултират помежду си, за да проверят дали по отношение на даден кандидат за свидетелство за управление няма решение, засягащо правото на управление,

¹⁴ Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията от 14 октомври 2016 г. относно съответствията между категориите на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 302, 9.11.2016 г., стр. 62).

в някои от държавите членки. Те използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление, създадена за тези цели.

2. Държавите членки могат също така да използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление за обмен на информация за следните цели:
 - а) да осигуряват възможност на органите си да проверяват валидността и автентичността на свидетелствата за управление по време на пътни проверки или като част от мерки срещу подправка;
 - б) да улесняват разследванията, които имат за цел да се установи самоличността на лицето, отговорно за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, в съответствие с Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵;
 - в) да предотвратяват, разкриват и разследват престъпления, както е посочено в [ПОЗОВАВАНЕ НА „ПРИОМ II“];
 - г) да прилагат Директива (ЕС) 2022/2561;
 - д) да изпълняват и прилагат [НОВАТА ДИРЕКТИВА ОТНОСНО ДЕЙСТВИЕТО В ЦЕЛИЯ СЪЮЗ НА ОПРЕДЕЛЕНИ РЕШЕНИЯ, ЗАСЯГАЩИ ПРАВОТО НА УПРАВЛЕНИЕ].
3. Достъпът до мрежата е защитен. Мрежата осигурява както синхронен (в реално време), така и асинхронен обмен на информация, както и изпращане и получаване на защитени съобщения, уведомления и приложения.

Държавите членки предприемат всички необходими стъпки, за да гарантират, че информацията, обменяна чрез мрежата, е актуална.

Държавите членки могат да предоставят достъп до мрежата само на органите, компетентни за целите, посочени в параграфи 1 и 2.
4. Държавите членки се подпомагат взаимно и при прилагането на мобилното свидетелство за управление, по-специално за да се гарантира безпроблемната оперативна съвместимост между приложенията и функциите за проверка, посочени в приложение I, част В.
5. За да се гарантира оперативна съвместимост между националните системи, свързани с мрежата на ЕС за свидетелства за управление, и защитата на личните данни, обменяни в този контекст, до 6 юни 2026 г. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробните оперативни, интерфейсни и технически изисквания относно мрежата на ЕС за свидетелства за управление. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.
6. Държавите членки могат да си сътрудничат при прилагането на всяко частично ограничаване, временно ограничаване, отнемане или анулиране на правото на управление или на свидетелство за управление, по-специално когато съответните мерки са ограничени до определени категории свидетелства за управление или до териториите на определени държави членки, по-специално

¹⁵ Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9).

чрез отбелязване на тази информация върху издадените от тях свидетелства за управление.

Член 20

Преглед

Държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление.

До [влизането в сила + 5 години] и на всеки пет години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива, включително относно нейното въздействие върху пътната безопасност.

Член 21

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 8 и член 16, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на директивата]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 8 и член 16, параграф 2, може да бъде отеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за отегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 8 и член 16, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския

парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 22

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет по свидетелствата за управление. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема акта за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 23

Изменения на Директива (ЕС) 2022/2561

В член 5, параграф 2 от Директива (ЕС) 2022/2561 се добавя следната буква в):

„в) от 17-годишна възраст, превозно средство от категория С, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1, и само при условията, предвидени в член 14, параграф 2 от Директива [ПОЗОВАВАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА];“.

Член 24

Изменения на Регламент (ЕС) 2018/1724

В приложение II към Регламент (ЕС) 2018/1724 се правят следните изменения:

- а) във втората колона, която е част от ред „Преместване“, се добавя следната клетка: „Придобиване и подновяване на свидетелство за управление“;
- б) в третата колона, която е част от ред „Преместване“, се добавя следната клетка: „Издаване, замяна и подмяна на свидетелства на ЕС за управление“.

Член 25

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [дата на приемане + 2 години] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби от [дата на приемане + 3 години].

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 26

Отмяна

1. Директива 2006/126/ЕО се отменя, считано от [дата на приемане + 3 години].
Позоваванията на Директива 2006/126/ЕО се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VII.
2. Регламент (ЕС) № 383/2012 се отменя, считано от [дата на приемане + 3 години].
3. Позоваванията на Регламент (ЕС) № 383/2012 се считат за позовавания на приложение I, част Б към настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VII.

Член 27

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 28

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията.

1.2. Съответни области на политиката

Транспорт, пътна безопасност

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

ново действие

ново действие след пилотен проект/подготвително действие⁶⁶

продължаване на съществуващо действие

сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общите цели са подобряване на пътната безопасност и улесняване на свободното движение на хора.

1.4.2. Конкретни цели

- Подобряване на уменията, знанията и опита за управление и намаляване и наказване на опасното поведение.
- Осигуряване на подходяща физическа и психическа годност на водачите в ЕС.
- Премахване на неподходящите или ненужни пречки пред кандидатите и притежателите на свидетелства за управление.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Очаква се положително обществено въздействие с оглед на отражението върху пътната безопасност и свободното движение на хора. Очаква се през периода 2025—2050 г. да бъдат спасени около 1153 човешки живота и да бъдат избегнати 11 020 тежки наранявания в сравнение с базовото равнище чрез подобряване на уменията и знанията на водачите и чрез намаляване по пътищата на Съюза на броя на водачите, които имат опасно поведение или са

⁶⁶ Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

негодни от медицинска гледна точка да управляват. В парично изражение намаляването на външните разходи, произтичащи от произшествия, се оценява на около 7,1 милиарда евро, изразено като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовото равнище. Освен това се очаква мерките да премахнат необоснованите или ненужни пречки за получаване, признаване или подновяване на правата на управление, най-вече за лица, пребиваващи в Европейския съюз, и притежатели на чуждестранни свидетелства за управление, придобити в държава членка, различна от държавата, на която са граждани, водачи на микробуси и кемпери на алтернативно гориво, лица, страдащи от захарен диабет, и професионални водачи.

И накрая, очакват се положителни въздействия за публичните администрации (4,8 милиарда евро икономии на разходи), за частния сектор (1,5 милиарда евро икономии на разходи) и за гражданите (6,6 милиарда евро икономии на разходи) спрямо базовото равнище, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г., най-вече поради пълното хармонизиране на срока на административна валидност и въвеждането на мобилното свидетелство на ЕС за управление.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Тъй като общата цел е подобряването на пътната безопасност, основният показател за измерване на успеха на инициативата ще бъде намаляването на броя на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия и на броя на тежките наранявания при произшествия, за които водачът се счита за една от причините. За тази цел броят на произшествията ще се разглежда общо и когато са изпълнени определени условия (например тези, които включват само едно превозно средство, или тези, при които водачът е бил нов или физически/психически негоден да управлява). Показателят ще трябва също така да отчете общите тенденции по отношение на пътната безопасност и развитието в областта на движението по пътищата и по отношение на броя на свидетелствата за управление във всяка държава членка (за да се вземат предвид други възможни фактори).

По отношение на втората обща цел за улесняване на свободното движение на хора основният показател за измерване на успеха на инициативата ще бъде намаляването на броя на жалбите и съдебните дела във връзка с процедури, свързани със свидетелства за управление.

Оценяването на показателите, свързани с двете цели, обаче ще продължи да бъде относително трудно поради множеството първопричини за произшествията, липсата на данни и малкия брой жалби и съдебни дела във връзка с процедури, свързани със свидетелства за управление.

За целта „Подобряване на уменията, знанията и опита за управление и намаляване и наказване на опасното поведение“ успехът ще се измерва с факта, че стандартите относно уменията, знанията и изпитателните срокове, които трябва да бъдат спазени при първото издаване на свидетелство за управление, са хармонизирани и опасното поведение се санкционира независимо от пребиваването на нарушителя.

Що се отнася до „годността за управление“, мярка за успех ще бъде делът на водачите, които редовно се подлагат на медицински прегледи, в зависимост от здравния статус и възрастта. Що се отнася до премахването на пречките пред

кандидатите и притежателите на свидетелства за управление, успехът ще се измерва с броя на държавите членки, издаващи мобилни свидетелства за управление и/или признаващи мобилни свидетелства на ЕС за управление, както и с малкия брой жалби и съдебни дела, при които обичайното пребиваване е пречка за признаването на съществуващите права на управление.

Комисията ще наблюдава изпълнението и ефективността на настоящата инициатива чрез няколко действия и набор от основни показатели, с които ще измерва напредъка към постигането на оперативните цели. Пет години след изтичането на крайния срок за транспониране на законодателния акт службите на Комисията следва да извършат оценка, за да проверят до каква степен са постигнати целите на инициативата.

Установените инструменти за наблюдение (например базата данни CARE) ще бъдат използвани за наблюдение на съответствието между пътнотранспортните произшествия и свидетелствата за управление. Докладването ще включва информация за броя на произшествията с наранявания и/или смъртни случаи, както и за участващите водачи, като например тяхната възраст, валидността и датата на издаване на свидетелствата за управление и резултатите от тестовете за наркотици/алкохол. За да се даде възможност въздействието на преразгледаната директива да се разгледа в максимална степен отделно от други фактори, от държавите членки ще бъдат получавани статистически данни за броя на издадените свидетелства за управление. Те следва да позволят да се оцени относителното развитие на пътната безопасност за основните групи водачи, засегнати от преразглеждането (например нови водачи, водачи със здравословни проблеми).

Комисията също така ще продължи да изготвя статистически данни относно използването на мрежата RESPER за обмен на информация относно свидетелствата за управление, създадена съгласно член 15 от Директива 2006/126/ЕО. Комисията може също така да проучи възможността за допълване на тази информация със статистически данни, изготвени от EUCARIS — приложението, използвано от няколко държави членки за свързване към RESPER.

По отношение на оперативната съвместимост на мобилното свидетелство на ЕС за управление специална работна група в рамките на комитета, създаден съгласно член 21 от директивата, ще наблюдава напредъка с цел установяване и решаване на потенциални проблеми.

Комисията също така ще прикани държавите членки да споделят получените от националните регистри статистически данни относно броя на издадените свидетелства за управление по категории, пол и възрастова група, както това беше направено в рамките на проучването в подкрепа на настоящата оценка на въздействието.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

С настоящата инициатива на ЕС се предвижда четвъртият поред набор от правила на Съюза, уреждащи свидетелствата за управление (въведен за първи път през 1980 г. с Директива 80/1263/ЕИО)⁶⁷. Тези правила допринесоха за намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия с 61,5 % — от около 51 400 през 2001 г. на около 19 800 през 2021 г. Подобряването на пътната безопасност обаче не е толкова значително, колкото е необходимо.

За по-нататъшно намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата на ЕС в предложението са включени няколко мерки, като например засилената цифровизация, включително въвеждането на цифрови свидетелства за управление, актуализирането спрямо технологичния напредък, като например автоматизираните системи за управление и устойчивостта. Едно от измененията, дължащи се на електрификацията на настоящия автомобилен парк в Европа, е, че автоматичните скоростни кутии ще се превърнат в стандарт при обучението и изпитите за управление, с последваща промяна на ограничението по код 78.

Изискванията за обучение също се актуализират, включително като се използват цифрови средства, както и методите за проверка и гарантиране на съответстваща годност за управление. Обмисля се също така въвеждането на схема за обучение, основана на управление с придружител, така че новите водачи да изминават по-голям брой километри с придружител, преди да получат свидетелство за управление. Това няма да засегне минималната възраст за управление без придружител, но ще отразява най-добрите практики на няколко държави членки.

Предложението също така се основава на опита, натрупан в няколко държави членки по отношение на изпитателните срокове, като въвежда двугодишен срок, през който спрямо новите водачи се прилагат по-строги правила. С предложението също така се подобрява сигурността на достъпа до свидетелства за управление за всички граждани на ЕС и граждани на трети държави, като ще се търсят решения, които да дадат допълнителни

⁶⁷

С първата директива относно свидетелствата за управление (Директива 80/1263/ЕИО) беше въведен първият набор от правила в ЕС по отношение на хармонизирането на националните схеми за свидетелства за управление, по-специално чрез въвеждането на образец на Общността за свидетелствата за управление, предварителното определяне на категориите превозни средства и чрез определяне на условията, при които свидетелствата за управление могат да бъдат издавани или заменени в ЕС. Тези правила бяха допълнително уточнени и разширени с втората Директива относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства (Директива 91/439/ЕИО). Най-важното е, че беше установено взаимното признаване на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, и бяха въведени изисквания за минимална възраст за получаване на свидетелство за управление. Директива 2006/126/ЕО беше одобрена през декември 2006 г. и беше изменена единадесет пъти между 2009 г. и 2020 г., главно с цел да се подобри хармонизирането на общите стандарти и изисквания, както и за адаптиране към технологичното развитие.

възможности на държавите членки за намаляване на броя на опасните водачи по пътищата на ЕС.

1.5.2. *Добавена стойност*

Без тази намеса от страна на ЕС сътрудничеството в областта на свидетелствата за управление между държавите членки би било осигурено чрез двустранни или многостранни споразумения, които биха довели до по-голяма сложност на системата за издаване на свидетелства за управление и до по-голяма административна тежест за притежателите на свидетелства за управление. Освен това някои от оставащите проблеми понастоящем се дължат на различното прилагане на директивата в държавите членки.

Водачите могат също така да се сблъскат с административни проблеми, когато пътуват до държави членки, които не са договарящи страни по Виенската конвенция, например с изискването за притежаване на международно свидетелство за управление. И накрая, при промяна на пребиваването в ЕС притежателите на свидетелства на ЕС за управление ще трябва да получат ново свидетелство за управление, издадено от тяхната нова държава на пребиваване, или чрез административна замяна, или чрез полагане на изпит за управление като всеки друг кандидат.

Освен това условията за получаване на свидетелство за управление биха били различни, което би довело до неравно третиране на гражданите на ЕС и по-малка ефективност по отношение на пътната безопасност.

1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

Както е посочено в точка 1.5.1, преразглеждането на Директивата относно свидетелствата за управление ще доведе до приемането на четвърти акт в тази област. Първите три директиви вече допринесоха значително за подобряване на пътната безопасност и на свободното движение на хора, което доведе до това, че водачите са по-квалифицирани и осведомени и по-добре отговарящи на изискванията за управление. Освен това безнаказаността на нарушителите на правилата за движение по пътищата беше намалена с въвеждането на единно свидетелство за управление в ЕС и със създаването на мрежата RESPER.

1.5.4. *Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти*

Предложеното преразглеждане на Директивата относно свидетелствата за управление е в съответствие с други инструменти на ЕС и съответните политики на ЕС, както и с международните задължения (конвенциите на ИКЕ на ООН за пътното движение, Женева 1949 г. и Виена 1968 г.). С директивата се уреждат правата на управление в зависимост от категориите превозни средства. Някои категории се определят чрез позоваване на правилата на ЕС, а именно:

- Регламент (ЕС) № 168/2013 относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства⁶⁸, с който се осигурява възможност за определяне на типовете мотопеди, мотоциклети, триколесни и четириколесни превозни средства;

⁶⁸ ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52—128.

- Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик, както и максимално допустимите маси в международния трафик⁶⁹, с която се осигурява възможност за определяне на типовете превозни средства на алтернативно гориво.

В директивата също така се определя минималната възраст за получаване на свидетелство за управление за (бъдещи) професионални водачи, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2022/2561 относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници⁷⁰.

Освен това правилата за защита на личните данни се прилагат и за обмена на информация, свързана със свидетелствата за управление, по-специално:

- Регламент (ЕС) 2018/1725 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни⁷¹;
- Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (Общ регламент относно защитата на данните⁷²; и Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета⁷³.

Накрая, на 3 юни 2021 г. Комисията прие предложение⁷⁴ за преразглеждане на Регламент (ЕС) № 910/2014⁷⁵ по отношение на създаването на рамка за европейска цифрова самоличност. С тази нова рамка се предоставят градивни елементи, свързани с мобилните свидетелства за управление. По-специално електронната самоличност и евентуално функциите на електронния портфейл могат да се използват за разработване на оперативно съвместимо решение за мобилните свидетелства на ЕС за управление.

За да се осигури съгласуваност на Директивата относно свидетелствата за управление с другите правни инструменти, отнасящи се до аспекти на прилагането на правилата за движение по пътищата, се създава преговорен пакет, който се състои от три инициативи — освен настоящото предложение за нова директива относно свидетелствата за управление в него се съдържат и

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59—75.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4—17.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39—98.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1—88.

⁷³ Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

⁷⁵ Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

предложение за директива за изменение на Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, и предложение за директива относно действието в целия Съюз на определени решения, засягащи правото на управление.

1.5.5. *Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства*

Еднократните разходи през 2025 г. и текущите разходи на Комисията за приспособяване до 2050 г. са свързани главно със създаването на експертна група, за да могат органите да обменят информация и най-добри практики във връзка с физическата и психическата годност за управление, и с разработването на онлайн програма за обучение относно годността за управление за общопрактикуващи лекари. Създаването на тези две инициативи не изисква увеличаване на човешките ресурси.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

ограничен срок на действие

- в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.

неограничен срок на действие

- Изпълнение с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета⁷⁶

Пряко управление от Комисията

- от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- от изпълнителните агенции;

Споделено управление с държавите членки

Непряко управление чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

- трети държави или на органите, определени от тях;
- международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- публичноправни органи;

⁷⁶ Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото са им предоставени подходящи финансови гаранции;
 - органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и на които са предоставени подходящи финансови гаранции;
 - органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Изпълнението на предложението изисква създаването и поддържането на експертна група, за да могат органите да обменят информация и най-добри практики във връзка с физическата и психическата годност за управление, и разработването на онлайн програма за обучение относно годността за управление за общопрактикуващи лекари. Създаването на тези инициативи не изисква увеличаване на човешките ресурси.

— периодичните разходи за приспособяване през периода 2025—2028 г., направени във връзка със създаването на експертната група, за да могат органите да обменят информация и най-добри практики във връзка с физическата и психическата годност за управление, се оценяват на 30 000 EUR годишно.

— непериодичните разходи за приспособяване (еднократни) в размер на 80 000 EUR са предвидени през 2025 г. във връзка със създаването и разработването на онлайн програма за обучение относно годността за управление за общопрактикуващи лекари;

— текущите разходи за приспособяване (актуализиране на програмата за онлайн обучение относно годността за управление за общопрактикуващи лекари) се оценяват на приблизително 80 000 EUR на всеки 5 години.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Задачите, изпълнявани пряко от ГД „Мобилност и транспорт“, ще следват годишния цикъл на планиране и наблюдение, както той се прилага в Комисията и изпълнителните агенции, включително докладването на резултатите чрез годишния отчет за дейността на ГД „Мобилност и транспорт“.

Съгласно член 20 от Директивата относно свидетелствата за управление държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление.

Комисията също така ще направи оценка на правилното транспониране на директивата от държавите членки.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Отделът към ГД „Мобилност и транспорт“, отговарящ за областта на политиката, ще управлява прилагането на директивата.

Разходите ще се изпълняват при пряко управление при пълно прилагане на разпоредбите на Финансовия регламент. Стратегията за контрол на обществените поръчки и безвъзмездните средства в ГД „Мобилност и транспорт“ включва специфични предварителни правни, оперативни и финансови проверки на процедурите (включително за обществените поръчки — преглед от консултативния комитет за обществените поръчки и договорите), както и на подписването на договори и споразумения. Освен това разходите, направени за доставка на стоки и услуги, подлежат на предварителен и, когато е необходимо, последващ и финансов контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Що се отнася до изпълнението на задачите, свързани със създаването на механизма, установените рискове са свързани с използването на процедури за възлагане на обществени поръчки: забавяне, наличност на данни, навременна информация за пазара и др. Тези рискове са обхванати от Финансовия регламент и са смекчени от набора от вътрешни проверки, въведени от ГД „Мобилност и транспорт“ за обществени поръчки на тази стойност.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

В годишния си отчет за дейността ГД „Мобилност и транспорт“ докладва относно разходите за контрол на своите дейности. Рисковият профил и

разходите за контрол на дейностите по възлагане на обществени поръчки са в съответствие с изискванията.

Исканото увеличение на бюджета е свързано със създаването и поддържането на информационна платформа за органите за обмен на информация относно физическата и психическата годност за управление и разработването на (онлайн) програма за обучение на общопрактикуващи лекари. Що се отнася до контролните дейности, свързани с информационните системите, разработени или управлявани от отговарящата за предложението дирекция, ръководният комитет за информационни технологии редовно наблюдава базите данни на дирекцията и постигнатия напредък, като взема предвид опростяването и разходната ефективност на ИТ ресурсите на Комисията.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Ще се прилагат редовните мерки на Комисията за превенция и защита, по-специално:

- плащанията за всички услуги се проверяват от персонала на Комисията, преди да бъдат извършени, като се вземат предвид договорните задължения, икономическите принципи и добрите финансови и управленски практики. Разпоредби за борба с измамите (наблюдение, изисквания за докладване и т.н.) ще бъдат включени във всички споразумения и договори, сключени между Комисията и получателите на плащания.

- за борба с измамите, корупцията и други незаконни дейности разпоредбите на Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF) се прилагат без ограничения.

ГД „Мобилност и транспорт“ прие преработена стратегия за борба с измамите (СБИ) през 2020 г. Стратегията за борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“ се основава на стратегията на Комисията за борба с измамите и на специфична оценка на риска, извършена вътрешно с цел определяне на областите, които са най-уязвими по отношение на измами, вече въведените проверки и действията, необходими за подобряване на капацитета на ГД „Мобилност и транспорт“ за предотвратяване, разкриване и коригиране на измами.

Приложимите за обществените поръчки договорни разпоредби гарантират, че одитите и проверките на място могат да се извършват от службите на Комисията, включително от OLAF, като се използват стандартните разпоредби, препоръчани от OLAF.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод. ⁷⁷	от държави от ЕАСТ ⁷⁸	от държави кандидатки и потенциални кандидатки ⁷⁹	от други трети държави	други целеви приходи
01	02.200401	Многогод. д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансов принос			
	Номер	Многогод./едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки и потенциални кандидатки	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

⁷⁷ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

⁷⁸ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁷⁹ Държави кандидатки и, ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу. Няма да са необходими допълнителни бюджетни кредити. Сумите, необходими за финансиране на проекта, ще бъдат преразпределени от бюджетните кредити, които вече са предвидени в официалното финансово програмиране по конкретните бюджетни позиции.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	01	Единен пазар, иновации и цифрови технологии
--	----	---

ГД „Мобилност и транспорт“			Година	Година	Година	Година	ОБЩО
			2025	2026	2027	2028	2025—2028
○ Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред ⁸⁰ 02.200401	Поети задължения	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Плащания	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Бюджетен ред	Поети задължения	(1б)					
	Плащания	(2б)					
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ⁸¹							
Бюджетен ред		(3)					

⁸⁰ Съгласно официалната бюджетна номенклатура.

⁸¹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1a+16+3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Плащания	=2a+2b+3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Плащания	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)					
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ <01> от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Плащания	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една оперативна функция, повторете частта по-горе:

○ ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи (всички оперативни функции)	Поети задължения	(4)							
	Плащания	(5)							
ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми (всички оперативни функции)		(6)							
Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—6 от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност)	Поети задължения	=4+6							
	Плащания	=5+6							

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнението на раздела за Комисията от общия бюджет на Европейския съюз), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ГД: <.....>									
<input type="radio"/> Човешки ресурси									
<input type="radio"/> Други административни разходи									
ОБЩО ГД <.....>	Бюджетни кредити								

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения поети = плащания) / Общо								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N ⁸²	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО

⁸² Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения									
	Плащания									

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Вид ⁸³	Среден разход	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Общ бр.	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ⁸⁴ ...																		
- Резултат																		
- Резултат																		
- Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																		
- Резултат																		

⁸³ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

⁸⁴ Описана в точка 1.4.2. „Конкретни цели...“.

Междинен сбор за конкретна цел № 2																
ОБЩО																

3.2.3. *Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁸⁵	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка							
Човешки ресурси							
Други административни разходи							
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка							

Извън ФУНКЦИЯ 7 ⁸⁶ от многогодишната финансова рамка							
Човешки ресурси							
Други административни разходи							
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка							

ОБЩО							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

⁸⁵ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

⁸⁶ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

- Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
О Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)					
20 01 02 03 (Делегации)					
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)					
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
О Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)⁸⁷					
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)					
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)					
XX 01 xx yy zz⁸⁸	- в централата				
	- в делегациите				
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки изследвания)					
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
ОБЩО					

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

⁸⁷ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁸⁸ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Сумите, необходими за финансиране на проекта, ще бъдат преразпределени от бюджетен ред 02.200401.

- налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- налага преразглеждане на МФР.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

Предложението/инициативата:

- не предвижда съфинансиране от трети страни
- предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁸⁹	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁸⁹

Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021 г.). Същото за следващите години.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - върху собствените ресурси
 - върху разните приходи

Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁹⁰					Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3			
Статия								

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

--

⁹⁰ Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.