



Брюксел, 14 октомври 2025 г.
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

(Конкурентоспособност (вътрешен пазар, промишленост, научни изследвания и
космическо пространство))

29 и 30 септември 2025 г.

ЗАСЕДАНИЕ В ПОНЕДЕЛНИК, 29 СЕПТЕМВРИ 2025 Г. (9,30 Ч.)

1. Приемане на дневния ред

Съветът прие дневния ред, изложен в документ 12940/25. По искане на Германия, Франция и Италия на открито заседание Съветът постигна съгласие да добави друга точка в рамките на „Други въпроси“ относно съобщението на Комисията за Акта за ускоряване на промишлената декарбонизация (IDAA). По искане на Комисията на открито заседание Съветът постигна съгласие да добави друга точка в рамките на „Други въпроси“ във връзка с годишния доклад за напредъка за 2025 г. относно опростяването, изпълнението и правоприлагането.

2. Одобряване на точки А

а) Списък на незаконодателните дейности 13120/25

Съветът прие всички точки А, изброени в документа по-горе, включително всички документи COR и REV по езици, представени за приемане.

Изявленията по тези точки се съдържат в допълнението.

б) Списък на законодателните актове (открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз) 13121/25

Икономически и финансови въпроси

1. Регламент за изменение на Регламент (ЕС) № 909/2014 по отношение на по-кратък цикъл на сепълмент в Съюза 12840/25 *Приемане на законодателния акт* PE-CONS 23/25 одобрено от Корепер (II част) на 24.9.2025 г. EF

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и предложеният акт беше приет съгласно член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз (правно основание: член 114 от ДФЕС).

Общи въпроси

2. **Регламент за изменение на Регламент (ЕС) 2023/956 с цел опростяване и укрепване на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
Приемане на законодателния акт
одобрено от Корепер (II част) на 24.9.2025 г.

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и предложеният акт беше приет съгласно член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз (правно основание: член 192, параграф 1 от ДФЕС).

Правосъдие и вътрешни работи

3. **Регламент за изменение на член 80, параграф 9 от Регламент (ЕС) 2018/1727 за Евроюст**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
Приемане на законодателния акт
одобрено от Корепер (II част) на 24.9.2025 г.

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и предложеният акт беше приет съгласно член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз (правно основание: член 85 от ДФЕС). Съгласно съответните протоколи, приложени към Договорите, Дания и Ирландия не участваха в гласуването.

4. **Регламент относно производството по несъстоятелност с цел замяна на приложения А и Б към него**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
Приемане на законодателния акт
одобрено от Корепер (II част) на 24.9.2025 г.

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и предложеният акт беше приет съгласно член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз (правно основание: член 81, параграф 2, букви а), в) и е) от ДФЕС). Съгласно съответните протоколи, приложени към Договорите, Дания не участва в гласуването.

Заетост и социална политика

5. Регламент относно европейската статистика за населението и жилищния фонд 12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ COR 1 (hr)
+ ADD 1 REV 1
SOC
Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета
одобрено от Корепер (I част) на 24.9.2025 г.

Съветът прие позицията си на първо четене в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз и изложението на мотивите на Съвета, като Белгия, Италия и Финландия се въздържаха от гласуване (правно основание: член 338, параграф 1 от ДФЕС).

Изявленията по тази точка се съдържат в приложението.

Транспорт

6. Директива относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 и на Регламент (ЕС) 2018/1724 и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО и на Регламент (ЕС) № 383/2012 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS
Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета
одобрено от Корепер (I част) на 24.9.2025 г.

Съветът прие позицията си на първо четене в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз и изложението на мотивите на Съвета, като Хърватия и Малта гласуваха „против“, а България и Австрия се въздържаха от гласуване (правно основание: член 91, параграф 1 от ДФЕС).

Изявленията по тази точка се съдържат в приложението.

7. Директива относно решенията, засягащи правото на управление

Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета
одобрено от Корепер (I част) на 24.9.2025 г.

IC 12679/25
8351/25
+ **COR 1 (fr)**
+ ADD 1
TRANS

Съветът прие позицията си на първо четене в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз и изложението на мотивите на Съвета, като Австрия се въздържа от гласуване (правно основание: член 91, параграф 1, буква в) от ДФЕС).

8. Регламент относно правата на пътниците във въздушния транспорт

Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета
одобрено от Корепер (I част) на 24.9.2025 г.

IC 12909/25 + ADD 1
10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2 (es)**
+ **ADD 1 COR 3 (fi)**
AVIATION

Съветът прие позицията си на първо четене в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз и изложението на мотивите на Съвета, като Германия, Испания, Португалия и Словения гласуваха „против“, а Естония и Австрия се въздържаха от гласуване (правно основание: член 100, параграф 2 от ДФЕС).

Изявленията по тази точка се съдържат в приложението.

Околна среда

9. Закон за мониторинга на почвите

Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета
одобрено от Корепер (I част) на 24.9.2025 г.

 12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1
9474/25 + COR 1
+ ADD 1
ENV

Съветът прие позицията си на първо четене в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз и изложението на мотивите на Съвета, като Германия гласува „против“, а Австрия се въздържа от гласуване (правно основание: член 192, параграф 1 от ДФЕС).

Изявленията по тази точка се съдържат в приложението.

ВЪТРЕШЕН ПАЗАР И ПРОМИШЛЕННОСТ

Обсъждания на законодателни актове

(открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)

3. Фонд „Конкурентоспособност“

Представяне от Комисията
Ориентационен дебат

 12723/25

Съветът взе под внимание представянето от Комисията, и проведе ориентационен дебат.

Незаконодателни дейности

4. Опростяване, включително годишния доклад за напредъка за 2025 г. относно опростяването, изпълнението и правоприлагането — напредък към намаляване с 25 % на тежестта за предприятията
Представяне от председателството и Комисията
Обмен на мнения

12704/25
+ COR 1 REV 1

Други въпроси

5. а) **Прекратяване на необоснованите териториални ограничения на доставките**  13010/1/25 REV 1
Информация от Австрия, Белгия, Чехия, Хърватия, Гърция, Люксембург, Нидерландия и Словения

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Австрия, Белгия, Чехия, Хърватия, Гърция, Люксембург, Нидерландия и Словения.

- б) **Декларация на Коалицията Semicon, в която се призовава за преразглеждане на Законодателния акт на ЕС за интегралните схеми с цел укрепване и възстановяване на позициите на Европа в световната промишленост за полупроводници**  12898/25
Информация от Нидерландия от името на всички държави членки

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Нидерландия от името на всички държави членки.

- в) **Трети стратегически диалог с европейската автомобилна промишленост (Брюксел, 12 септември 2025 г.)**  13007/25
Информация от Комисията

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

- г) **Текущи законодателни предложения (открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)**  

- и) **Актуално състояние на пакетите „Омнибус“** 6595/25
Информация от председателството 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- ii) **Съгласуване на целта в областта на климата за 2040 г. с конкурентоспособността на европейската промишленост** 13193/25
Информация от Франция

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Франция.

- д) **Съвместен тристранен неофициален документ от Германия, Франция и Италия относно съобщението на Комисията за Акта за ускоряване на промишлената декарбонизация (IDAA)**  13273/25
Информация от Германия, Франция и Италия

Съветът взе предвид информацията, предоставена от Германия, Франция и Италия.

НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

Незаконодателни дейности

6. **Заклучения на Съвета относно важната роля на научните изследвания и иновациите за Стратегията на ЕС за стартиращите и разрастващите се предприятия** 12821/25
Одобряване

Съветът одобри текста на заключенията, изложен в посочения по-горе документ.

7. **Заклучения на Съвета относно призив за действие в областта на науките за живота в интерес на конкурентоспособността на Съюза** 12838/25
Одобряване

Съветът одобри текста на заключенията, изложен в посочения по-горе документ.

Обсъждания на законодателни актове

(открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)

8. **Пакет от предложения „Хоризонт Европа“: рамкова програма за научни изследвания и иновации за периода 2028 – 2034 г.** 12800/25

а) **Рамковата програма и нейните правила за участие и разпространение на резултатите** 1C

б) **Специфична програма за изпълнение на „Хоризонт Европа“** SC

Ориентационен дебат

Съветът проведе ориентационен дебат.

Други въпроси

9. а) **Европейска стратегия за научноизследователски и технологични инфраструктури** [2] 12895/25
Информация от Комисията

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

- б) **Годишен доклад за напредъка за 2025 г. относно опростяването, изпълнението и правоприлагането** [2] 13280/25
Информация от Комисията

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Комисията.

-
- [1] Първо четене
- [S] Специална законодателна процедура
- [2] Открит дебат, предложен от председателството (член 8, параграф 2 от Процедурния правилник на Съвета)
- [C] Точка, основана на предложение на Комисията
-

Изявления по законодателните точки А, съдържащи се в док. 13121/25

**По точка 5 от
списъка на
точки А:**

Регламент относно европейската статистика за населението и жилищния фонд
Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета

ИЗЯВЛЕНИЕ НА БЪЛГАРИЯ

„Република България подкрепя добавената стойност на Регламента относно европейската статистика за населението и жилищния фонд за създаването на обща правна рамка за разработването, изготвянето и разпространението на европейска статистика за населението и жилищния фонд и за модернизиране на социалната статистика, за да се подкрепят по-добре политиките на ЕС, свързани с демографските промени, социалното сближаване и устойчивото развитие.

Република България придава голямо значение на насърчаването и закрилата на основните права, важна част от които е равенството между мъжете и жените. Ние сме и ще останем отдадени на принципите и ценностите на Европейския съюз, както са заложили в договорите.

В тази връзка България отбелязва решението на Конституционния съд на Република България от 2018 г., в което се посочва, че Конвенцията на Съвета на Европа за превенция и борба с насилието над жени и домашното насилие („Истанбулската конвенция“) утвърждава правни концепции, свързани с понятието „социален пол“ (англ. „gender“), които са несъвместими с основните принципи на Конституцията на Република България.

През 2021 г. Конституционният съд допълнително поясни, че терминът „пол“ (англ. „sex“), използван в Конституцията в контекста на националния правов ред трябва да се разбира само в неговия биологичен смисъл (мъже и жени). В съответствие с посочените решения Република България заявява, че не може да приеме концепции, които имат за цел да разграничат „пол“ („sex“) като биологична категория (мъже и жени) от „социален пол“ („gender“) като социална категория, и че ще тълкува използването на термина „gender“ в Регламента само в неговия биологичен смисъл.

На последно място, в текста на Регламента Република България ще приеме превода на термина „gender“ на български език само като „пол“.

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ЧЕХИЯ

„Чешката република подкрепя общите принципи на регламента относно европейската статистика за населението и жилищния фонд (ESOP) и приветства редица аспекти на компромисния текст. Скоростта в края на преговорния процес обаче оказва отрицателно влияние.

Чешката република остава убедена, че предложената формулировка на членове 3, 5 и 11 е проблематична за бъдещото им прилагане в статистическата практика.

Основната грижа на Чешката република е прилагането на определението за население и моделирането на нерегистрирана част от населението без надеждни източници на данни. От изключително значение е да се използват административни източници на данни, в центъра на които е регистърът на населението, за изготвяне на навременна статистика в съответствие със стандартите за качество на европейската официална статистика. Трудните срокове за предоставяне на данни, посочени в приложението към настоящия регламент, могат да бъдат постигнати само ако могат да се основават на надеждни и изчерпателни административни източници на данни.

Чешката република е на мнение, че предпазната мярка за ограничаване на обхвата на настоящия регламент и за определяне на връзката му с Регламент (ЕС) 2019/1700 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на обща рамка за европейската статистика за лицата и домакинствата, основана на индивидуални данни, събрани чрез извадки, е формулирана в окончателния компромисен текст само във връзка със съществуващото съдържание на данните, събирани съгласно посочения регламент, а не като цяло с данните, събрани въз основа на извадки от лица и домакинства. Това може да доведе до бъдещо увеличаване на тежестта за държавите членки и респондентите.

Що се отнася до *ad hoc* събирането на данни съгласно член 5, Чешката република счита, че те няма да представляват изключителна тежест за държавите членки и че те ще се съсредоточат само върху използването на съществуващите административни източници на данни.

Чешката република може да подкрепи окончателния компромисен текст, но с някои резерви, посочени по-горе.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА УНГАРИЯ

„Унгария признава и насърчава равенството между мъжете и жените в съответствие с Конституцията на Унгария и с първичното право, принципите и ценностите на Европейския съюз, както и с ангажиментите и принципите, произтичащи от международното право. Равенството между жените и мъжете е заложено в Договорите на Европейския съюз като основна ценност. В съответствие с тях и националното си законодателство в проекта за Регламент (ЕС).../... на Европейския парламент и на Съвета относно европейската статистика за населението и жилищния фонд, за изменение на Регламент (ЕО) № 862/2007 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 763/2008 и (ЕС) № 1260/2013 Унгария тълкува термина „социален пол“ (англ. „gender“) като препращащ към биологичния пол („sex“), а понятието „равенство между половете“ като „предоставяне на равни шансове и възможности на жените и мъжете“.

По точка 6 от
списъка на
точки А:

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

Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на изложението на мотивите на Съвета

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ХЪРВАТИЯ

„Република Хърватия изтъква отново значението на три основни елемента, които директивата се стреми да вземе предвид: подобряване на пътната безопасност, опростяване на прилагането и обща рамка.

В същото време следва да се вземат предвид националните обстоятелства и да се запазят настоящите добри практики на национално равнище, като същевременно се гарантира високо равнище на пътна безопасност.

Република Хърватия не би могла да подкрепи следните елементи от предложения текст:

1. Член 17, с който се въвежда задължението за държавите членки да издават свидетелства за управление за категории В и С на кандидати на възраст 17 години (с код на ЕС 98.02) съгласно схема за управление с придружител.

Шофирането на 17-годишна възраст, дори под надзор, понижава минималния възрастов праг, прилаган понастоящем в Хърватия, и създава значителни предизвикателства по отношение на правоприлагането, контрола и пътната безопасност. Поради това въвеждането на такава схема следва да остане незадължително, тъй като е тясно свързано с националните условия на движение, съществуващите политики за безопасност и капацитета за правоприлагане.

В допълнение към опасенията, свързани с безопасността, прилагането на тази система би наложило значителна административна и финансова тежест за компетентните органи. Наблюдението на спазването на условията за управление с придружител (допустимост на придружаващите лица, ограничения за шофиране, процедури за идентификация) би било сложно, би изисквало много ресурси и би било трудно за ефективно прилагане на практика.

Поради това изразяваме загриженост, че задължителното прилагане на схемата за шофиране с придружител би могло да окаже отрицателно въздействие върху пътната безопасност, да създаде непропорционални административни разходи и да доведе до непредвидими последици.

2. Разпоредбата, с която се въвежда задължителен триседмичен срок за издаване на физическото свидетелство за управление (съображение 11).

Съгласно действащото национално законодателство в Хърватия свидетелство за управление се издава в рамките на 30 дни по редовната процедура. По-кратки срокове съществуват само при ускорени и спешни процедури, които са по-скъпи и поради това се използват рядко.

Въвеждането на задължителен триседмичен срок на равнище ЕС би съкратило съществуващата редовна процедура в Хърватия и би изисквало системно адаптиране на административните процеси. Това би създавало допълнителна организационна и финансова тежест за компетентните органи, би увеличило общите разходи за процедурата и в крайна сметка те биха били прехвърлени на гражданите.

Поради тези причини Хърватия счита, че крайният срок за издаване на физически свидетелства за управление следва да остане в рамките на компетентността на държавите членки, което ще позволи гъвкавост за адаптиране към националния административен капацитет и структура на разходите.

Тъй като окончателният текст не преодолява в достатъчна степен посочените по-горе опасения, Република Хърватия не може да го подкрепи.

Република Хърватия остава ангажирана с прилагането на хармонизирана законодателна рамка за целия ЕС, която ще гарантира прилагането на най-високите стандарти за пътна безопасност.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА МАЛТА

„Малта приветства положително предложенията на Комисията в рамките на пакета за пътна безопасност, като признава тяхното значение за постигането на напредък по отношение на пътната безопасност в целия ЕС, чрез насърчаване на по-безопасни и по-интелигентни транспортни системи. Тези цели, определени в настоящия пакет, са добре съгласувани с националната визия и ангажименти на Малта.

Малта признава, че окончателният компромис, постигнат с Европейския парламент, съдържа няколко конструктивни изменения, насочени към съществено подобряване и укрепване на текста, особено от гледна точка на пътната безопасност.

Гъвкавостта на държавите членки да продължат да изискват медицински прегледи за кандидатстващите за свидетелство за управление за първи път и за възрастни водачи при подновяване на техните свидетелства за управление се приема добре. Освен това Малта подкрепя запазването на минималната възраст за пълни права на управление на притежатели от категория В на 18-годишна възраст съгласно член 7. Малта обаче все още не е в състояние да изрази подобна подкрепа за схемата за управление с придружител. Въпреки че Малта приветства доброволния характер на тази схема за свидетелства за управление от категория С, запазваме сериозните си резерви по отношение на задължителното ѝ прилагане към свидетелствата за управление от категория В, особено тъй като това не е в съответствие със специфичните реалности и предизвикателства, свързани с пътната инфраструктура на Малта. С оглед на ограничената ни и силно урбанизирана пътна мрежа свидетелство за управление от категория В за демографската група, към която е насочена схемата за управление с придружител, не съответства на нашата цел за повишаване на пътната безопасност. Подобна схема ще окаже допълнителен натиск върху пътните мрежи на Малта, като същевременно ще ограничи усилията на правителството за насърчаване на преминаването към други видове транспорт сред същата тази демографска група.

За тази цел, въпреки че Малта остава изцяло ангажирана с подобряването на пътната безопасност и постигането на нашите цели по визията „Нулева смъртност“, ние не сме в състояние да подкрепим предварителното споразумение, постигнато между Съвета и Парламента на 24 март 2025 г.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ЕСТОНИЯ

„Естония изразява задоволството си от големите усилия на полското председателство да ръководи обсъжданията по предложението за преразглеждане на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно правата на пътниците във въздушния транспорт, както и от усилията му за постигане на компромис между държавите членки. Естония поддържа ангажимента си за установяването на ясни и недвусмислени правила, които гарантират подходящи грижи и помощ за пътниците. Същевременно е важно да се поддържа балансиран подход, който отчита задълженията на въздушните превозвачи, като по този начин се подкрепя устойчивостта на сектора на въздухоплаването.

Регламентът трябва преди всичко да гарантира, че пътниците получават подходящи грижи и помощ и са в състояние да достигнат дестинацията си възможно най-бързо. Наличието на ясна и недвусмислена система за обезщетяване е от съществено значение за свеждане до минимум на неудобствата по време на смущения и за стимулиране на превозвачите да извършват закъснели полети, вместо да ги отменят.

По време на преговорите бяха предложени различни прагове на закъснение. Естония подкрепя въвеждането на единен праг на закъснение от пет часа за всички полети, независимо от продължителността на пътуването, съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Нашата подробна обосновка е следната:

1. Чрез използването на единен праг се опростява регламентът и изчисляването на обезщетението и се изясняват правилата за обезщетяване на пътниците.
2. От гледна точка на пътника въздействието от закъсненията на полетите по същество е едно и също, независимо от разстоянието на пътуването. Поради това не е необходимо да се разграничават прагове за обезщетение въз основа на разстоянието, тъй като неудобствата, дължащи се на закъснения, не се различават.
3. В повечето случаи пет часа са достатъчно време, за да могат въздушните превозвачи да ремонтират самолета, да намерят друго въздухоплавателно средство или да предоставят алтернативни полети.

Като се имат предвид тези съображения, прагът от шест часа, предложен от председателството в компромисното предложение, е неприемлив за нас. Естония е на мнение, че закъсненията от пет часа или повече водят до значителни неудобства за пътниците и следва да бъдат предвидени обезщетения при такива закъснения.

С оглед на значението на този въпрос Естония не е в състояние да одобри политическото споразумение във връзка с Регламента относно правата на пътниците във въздушния транспорт и поради това ще се въздържа при гласуването.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА УНГАРИЯ

„Както беше подчертано от държавите членки по време на ориентационния дебат, организиран от унгарското председателство през 2024 г., основната цел на изменението на Регламента относно правата на пътниците във въздушния транспорт, наред с другото, е опростяването на мерките и постигането на баланс между интересите на пътниците и тези на сектора.

Още от самото начало Унгария повдигна въпроса за липсата на достатъчно данни и анализ, потвърждаващи ефективността на предложените мерки и баланса между интересите на пътниците и сектора. Освен това изразихме загриженост във връзка с въвеждането на задължение в регламента за обезщетение при закъснение, без да са извършени необходимите цялостни проучвания, в които да се анализират неговата ефективност и възможните различни варианти на политиката.

По принцип Унгария не се противопоставя на въвеждането на обезщетение при закъснение. Считаме обаче, че са необходими допълнителни обсъждания, за да може да се установи правилният баланс между интересите на сектора и защитата на пътниците. Ето защо на заседанието на Съвета по транспорт през юни 2025 г. подкрепихме започването на преговори с Европейския парламент само при условие че Европейската комисия изготви за предстоящите междуинституционални преговори анализ, който да съдържа по-подробни данни от вече предоставените. Съгласно искането ни този анализ следва да включва актуална информация както от пътниците, така и от сектора, съдържаща описание и оценка на очакваното въздействие на регламента.

Представеният от Комисията „технически принос“ не съдържа никакви обосновани данни в подкрепа на това, че задължението за обезщетение при закъснение действително ще намали броя на закъснелите полети и това е най-подходящата мярка за постигането на такъв резултат. Комисията продължава да се позовава предимно на стари и неактуални проучвания, служи си с предположения („закъснения, за които може да се предположи, че се дължат на авиокомпаниите“) вместо с реални данни и анализ, и предоставя данни за закъсненията само за месец юли 2025 г., което очевидно не е достатъчно, за да обоснове каквато и да било мярка по същество. Освен това Комисията констатира, че мерките могат да поставят европейските авиокомпании в неблагоприятно конкурентно положение и признава, че за момента няма данни за други фактори, които могат да окажат въздействие върху относителната конкурентоспособност. Комисията отбелязва и нарастващата тежест за националните правоприлагащи органи. Тя „предполага“, че изброяването на извънредни обстоятелства може да облекчи тази тежест, но в действителност положението е много по-сложно, като се има предвид, че закъсненията не се дължат само на един фактор, от което следва, че наличието на извънредни обстоятелства ще трябва да продължи да се определя за всеки отделен случай.

И накрая, но не на последно място, според нас текстът не опростява, а допълнително усложнява мерките, което значително затруднява пътуващите да бъдат наясно с правата си.

В този контекст бихме искали отново да подчертаем, че не сме в състояние да подкрепим споразумението, което ще бъде постигнато с Европейския парламент, освен ако не бъдат представени ясни данни в подкрепа на ефективността на мерките и постигането на баланс между интересите на пътниците и на сектора.

За по-подробно обяснение на нашата позиция вж. приложението.

Приложение

Предложение на Комисията от 2001 г.

Първоначално Комисията не е имала намерение да включва задължение на превозвачите да обезщетяват пътниците при закъснение. В първоначалното си предложение Комисията заявява, че „въпреки че пътниците понасят сходни неудобства и неприятности както при закъсненията, така и при отказ за качване на борда или отмяна, съществува известна разлика, доколкото при отказ за качване на борда и отмяна е отговорен операторът (освен по причини, които са извън неговата отговорност), но при закъсненията това невинаги е така. Други често срещани причини са системите за управление на въздушното движение и ограниченията в капацитета на летищата. Както гласи съобщението на Комисията относно защитата на въздушните пътници, тя счита, че при настоящите обстоятелства на операторите не следва да се налага задължение да обезщетяват пътниците при закъснение.“¹

Решения на Съда на ЕС

Въпреки изключително спорното тълкуване на Съда на ЕС, според което авиокомпаниите са длъжни да обезщетяват пътниците при голямо закъснение, нашето разбиране е, че няма задължение за кодифициране на решенията на Съда на ЕС.

Дори и самото предложение на Комисията за обезщетение при закъснение се отклонява от точното решение на Съда на ЕС.

¹ COM(2001) 784 final, точка 23.

Липса на данни и анализ

Бихме искали да повторим, че в момента няма достатъчно данни в подкрепа на твърдението, че задължаването на авиокомпаниите да изплащат обезщетение при закъснение ще постигне желаната цел за намаляване на броя на закъснелите полети.

Ако целта на въвеждането на обезщетение при закъснение е единствено да се гарантира високо равнище на защита на пътниците (а не да се намали броят на закъснелите полети), следва да се направи задълбочена оценка на това дали е справедливо цялата тежест да се прехвърли върху въздушните превозвачи, дали въздушните превозвачи могат да предявяват претенции за сумите, платени като обезщетение при закъснение, от трети страни, които са причинили или допринесли за закъснението, и дали съществуват надеждни алтернативни решения. Такъв анализ все още не е изготвен.

Преди да се въведе задължение за обезщетение при закъснение, следва да се проучи до каква степен са се променили факторите, посочени в предложението на Комисията от 2001 г. Въвеждането в регламента на ново задължение изисква анализ на неговата ефективност за постигане на желаните цели и на въздействието му върху заинтересованите страни.

По-конкретно, бихме искали да се позовем на Насоките на Комисията за по-добро регулиране², съгласно които в оценките на въздействието се събират данни (включително резултати от оценки), въз основа на които да се прецени дали бъдещите законодателни или незаконодателни действия на ЕС са обосновани и ако това е така, как те могат да бъдат разработени най-добре, за да се постигнат съответните цели на политиката. В оценките трябва да бъде идентифициран и описан проблемът, който трябва да бъде решен; да се определят цели за действията на ЕС; да се формулират варианти на политиката, оценка на потенциалното им въздействие, и когато е целесъобразно, да се набележи предпочитан вариант; и да се посочи как ще бъдат наблюдавани и оценени очакваните резултати.

Оценката на въздействието се отнася до събирането и анализирането на данни в подкрепа на изготвянето на политики. Тя включва проверка на това дали е налице проблем, установяване на първопричините за него, оценка на необходимостта от действия на ЕС и анализиране на предимствата и недостатъците на наличните решения.

Такива оценки по отношение на обезщетението при закъснение липсват.

Необичайно е, че Комисията предлага въвеждането на нови законодателни мерки, без да е събрала и проучила необходимите основни данни.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

Констатации от проучванията от 2012 г. и 2020 г. относно закъсненията

В отговора си на нашите опасения Комисията се позовава на проучването от 2020 г.³ и оценката на въздействието от 2013 г.⁴ (изготвена на базата на проучването от 2012 г.⁵), като подчертава, че броят на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите, е намалял от 80% на 70% и е трудно да се анализира въздействието на обезщетението върху намаляването на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите.

Проучването от 2020 г. потвърждава, че „общият брой на закъснените полети се е увеличил значително през последните години и почти се е удвоил в периода 2014 – 2018 г.“⁶.

Твърдението, на което се позовава Комисията⁷ (а именно „Въз основа на данните за закъсненията, предоставени от CODA, в периода 2011 – 2018 г. делът на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите, е бил между 70% и 80%. Броят на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите, е намалял от приблизително 80% през 2011 г. до приблизително 70% през 2018 г., което отразява увеличение на броя на закъсненията, класифицирани като причинени от извънредни обстоятелства – например закъснения, дължащи се на контрола на въздушното движение (КВД)“ само показва, че броят на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите, е по-нисък спрямо по-големия брой закъснения, дължащи се на КВД, но не е известно дали този брой е намалял спрямо по-ранния брой на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите. Фигура 2.6 от посоченото проучване ясно показва увеличението на закъсненията, дължащи се на авиокомпаниите.

В проучването се констатира, че „макар да е възможно Регламент № 261/2004 да оказва несъществено въздействие върху дела на закъснените полети, това въздействие изглежда незначително в сравнение с други фактори“.⁸

Освен това в проучването се потвърждава, че не е лесно да се определи точно отговорността за закъснението⁹ и се приема, че всички закъснения, които не са причинени от извънредни обстоятелства, могат да бъдат приписани на съответната авиокомпания¹⁰.

Проучването от 2012 г. потвърждава, че са налице значителни различия между заинтересованите страни относно тълкуването на понятието „извънредни обстоятелства“¹¹.

³ <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

⁶ Точка 2.31.

⁷ Точка 2.45.

⁸ Точка 2.37.

⁹ Точка 2.46, Бележка.

¹⁰ Точка 2.43.

¹¹ Точка 7.41.

Що се отнася до разходите за обезщетяване при закъснение, още проучването от 2012 г. сочи значително увеличение¹². В това отношение бихме искали да отбележим, че е възможно осведомеността на пътниците относно техните права да се е повишила значително от 2012 г. насам, което да е увеличило още повече разходите на авиокомпаниите за обезщетения.

Основни въпроси

Считаме, че е необходимо да бъдат допълнително обсъдени следните въпроси:

1. има ли някакъв вид закъснение, който да е в интерес на авиокомпаниите;
2. желателно ли е авиокомпаниите да бъдат задължени да изплащат обезщетения при закъснение, което не е причинено заради техни търговски интереси и за което те не носят отговорност, като се има предвид, че авиокомпаниите на практика не са в състояние да предявяват претенции за тези суми от отговорните за това страни¹³;
3. постига ли се баланс между защитата на пътниците и интересите на сектора с въвеждането на обезщетение при закъснение, като се има предвид, че авиокомпаниите не могат да се позовават на извънредни обстоятелства дори и в случай на верижни закъснения и че наличието на извънредни обстоятелства често е трудно да се установи предвид множеството фактори, водещи до закъснението на един полет¹⁴;
4. ще доведат ли по-високите разходи на авиокомпаниите за обезщетения до по-високи цени, което евентуално да се отрази и на конкурентоспособността;
5. има ли по-добър начин за гарантиране на висока степен на защита на потребителите, като същевременно се зачитат интересите на сектора;
6. ще се увеличи ли работното натоварване на националните правоприлагащи органи.

Считаме, че тези съображения изискват събирането и анализа на допълнителни данни.

Освен това са необходими значителни усилия, за да стане регламентът (т.е. правата на пътниците) лесно разбираем за пътуващите.

¹² Точка 7.53, фигура 7.5.

¹³ Вж. проучването от 2012 г., точки 7.113 и 7.123.

¹⁴ Вж. проучването от 2020 г., точка 2.46, Бележка.

Предложение

Считаме, че прибързаното одобряване на измененията може да доведе за пореден път до приемането на недобре функциониращ регламент. Ето защо предлагаме въпросите, посочени в настоящия документ, да бъдат подробно анализирани, за да може да се установи желаният баланс между защитата на пътниците и интересите на сектора и да се приеме регламент, който да издържи проверката на времето.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ЛИТВА

„Литва потвърждава пълната си подкрепа за целите на предложението относно правата на пътниците във въздушния транспорт и отчита продължаващите усилия на председателството на Съвета и на държавите членки за постигане на споразумение по това важно досие.

Въпреки напредъка, постигнат след предишните обсъждания, Литва остава загрижена, че някои ключови елементи на проекта в настоящия му вид все още могат да отслабят защитата на пътниците в сравнение с действащата регулаторна рамка. Разпоредбата на член 7 от предложението продължава да поражда предизвикателства, тъй като може да намали равнището на защита на правата на пътниците в случай на прекъсване на полета или закъснение при пристигането вследствие на премаршрутиране след отмяна. Тези промени могат да доведат до удължаване на времето за чакане и до по-нисък размер на обезщетенията, което на свой ред ще понижи оправданите правни очаквания на пътниците по отношение на качеството на услугата.

Литва подчертава, че основната цел на законодателството за защита на правата на пътниците във въздушния транспорт следва да остане опростяването и модернизирането на съществуващите правила, като се гарантира правна яснота за всички страни и същевременно се осигурява справедлива и ефективна защита на пътниците. Припомняме също, че Европейският съюз разполага и с други средства за подкрепа на конкурентоспособността на своя въздухоплавателен сектор. Постигането на тази цел обаче не може да става за сметка на правата на пътниците.

Литва поддържа становището, че защитата на пътниците е и трябва да остане основният елемент на тази законодателна инициатива, за да се гарантира нейната реална и дългосрочна стойност за европейското общество.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ПОРТУГАЛИЯ

„Португалия благодари на полското и предшествашите го председателства за усилията им в преговорите по изменението на Регламента относно правата на пътниците във въздушния транспорт.

Португалия винаги е заявявала, че преразглеждането на регламента следва да доведе не само до опростяване на неговото прилагане, но преди всичко да запази или да укрепи правата на пътниците, ползващи се от защита, която се е утвърдила като стандарт за други региони по света.

В този смисъл приетото с мнозинство политическо споразумение не отговаря на очакванията на пътниците, по-специално по отношение на праговете за разстояние или време за пътуване, което оказва особено голямо въздействие върху държавите, които са географски отдалечени от центъра на европейския континент и държавите с най-отдалечени региони. Така одобрените прагове са отстъпление от гледна точка на правата на пътниците, поради което Португалия гласува против политическото споразумение.

Същевременно Португалия заявява готовността си да продължи, в хода на последващите преговори с Европейския парламент, конструктивно да се застъпва за съществено подобряване на законодателството на Европейския съюз, което да отговаря на очакванията на всички заинтересовани страни, с акцент върху пътниците, чиито интереси настоящият регламент защитава от 2004 г. насам.“

**По точка 9 от
списъка на
точки А:**

Закон за мониторинга на почвите
*Приемане на позицията на Съвета на първо четене и на
изложението на мотивите на Съвета*

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ

„Германия добавя към възражението си следното изявление за протокола:

Здравите почви са предпоставка за много екосистемни услуги, като например въглеродни депа, водни филтри и водни резервоари. Те служат и като буфери срещу замърсителите и като основа за достатъчно и здравословно хранене, за осигуряване на селскостопанска и горска биомаса и за естествено охлаждане в градските райони. Здравето на почвите, включително съдържанието на хумус и биологичното разнообразие на почвите, трябва спешно да се запази и, когато е възможно, да се подобри. Съответните местни условия във всяка държава членка са от съществено значение за това. Германия счита, че предложението за закон за мониторинг на почвите, съгласувано между Европейския парламент и председателството на Съвета, не отчита в достатъчна степен принципите на субсидиарност и пропорционалност и би създавало допълнителна тежест и дублиране на структури.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ШВЕЦИЯ

„Швеция оценява факта, че окончателният компромисен текст до голяма степен гарантира гъвкавостта и контрола на държавите членки. Швеция признава, че член 11 е променен в значителна степен в съответствие с позицията на Швеция със заличаването на правно обвързващите общи принципи за устойчиво управление и със заличаването на приложение III.

Въпреки това основната загриженост на Швеция във връзка с предложената директива продължава да е налице. Швеция все още счита, че предложението ще доведе до допълнителни разходи във връзка с ползите от него и не вижда ясна добавена стойност, която да оправдава административната тежест на правнообвързваща обща рамка за мониторинг. Разходната ефективност на рамката за мониторинг все още е неопределена и липсва основано на доказателства осигуряване на качеството, според което предложената рамка ще бъде осъществима и правилно приложима за различните видове почви. Трансграничният характер на здравето на почвите е ограничен и е свързан с националната компетентност.

Окончателният компромисен текст води до директива, която е по-близка до позицията на Швеция в сравнение с предложението на Комисията, поради което Швеция може, в дух на компромис, да приеме окончателния компромисен текст. Швеция обаче подчертава опасенията, посочени по-горе, както и че няма гаранция, че рамката ще функционира на практика.“
