



Bruselas, 17.10.2023
COM(2023) 591 final

2023/0361 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta a determinadas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En su Comunicación titulada «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030»¹, la Comisión destacó la importancia de un sistema regulador que garantice la consecución de los objetivos a un coste mínimo. Por este motivo, se ha comprometido a dar un nuevo impulso para racionalizar y simplificar las obligaciones de presentación de información, con el objetivo último de reducir estas cargas en un 25 %, sin menoscabo de los objetivos estratégicos correspondientes.

Las obligaciones de presentación de información desempeñan un papel clave a la hora de garantizar la correcta aplicación de la legislación y su seguimiento adecuado. En general, sus costes se ven compensados en gran medida por los beneficios que aportan, en particular en lo que respecta al seguimiento y a la garantía del cumplimiento de las políticas clave. No obstante, las obligaciones de presentación de información también pueden imponer una carga desproporcionada a las partes interesadas, lo que afecta especialmente a las pymes y a las microempresas, habida cuenta también de los avances organizativos y tecnológicos que exigen que se ajusten las obligaciones de presentación de información originales. Su acumulación a lo largo del tiempo puede dar lugar a obligaciones redundantes, duplicadas u obsoletas, a una frecuencia y un calendario ineficientes o a métodos de recopilación de información inadecuados.

Por lo tanto, la racionalización de las obligaciones de presentación de información y la reducción de la carga administrativa constituyen una prioridad. En este contexto, la presente propuesta tiene por objeto simplificar las iniciativas en el ámbito de las políticas de transportes, en particular las que afectan al transporte por carretera y a la aviación.

La propuesta eliminará o racionalizará las obligaciones específicas de presentación de información que recaen sobre las autoridades públicas de la siguiente manera:

- La propuesta elimina la obligación establecida en el Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo² de que los vendedores de sistemas informatizados de reserva (SIR) presenten informes que detallen su estructura de propiedad y modelo de gobernanza cada cuatro años y cuando lo solicite la Comisión. Esta obligación de presentación de información sirve para supervisar la aplicación del artículo 10 de dicho Reglamento, estableciendo normas específicas para las compañías matrices enfocadas especialmente en impedir que estas compañías ejerzan un trato discriminatorio contra los SIR competidores, así como en impedir que los SIR propiedad de estas compañías ejerzan un trato discriminatorio contra las compañías matrices de otros SIR. De la evaluación de 2020 de este Reglamento³ se desprende que esta disposición parece obsoleta, ya que las compañías aéreas ya no poseen SIR y, por tanto, la presentación del informe auditado ya no está justificada. No obstante, la Comisión debe conservar su actual facultad de solicitar tales informes, a fin de poder aplicar eficazmente el artículo 10 en caso de

¹ COM(2023) 168 final.

² Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo (DO L 35 de 4.2.2009, p. 47).

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

que una compañía aérea participe en un SIR en el futuro. También se suprime la disposición que obliga a los vendedores a informar a la Comisión de la identidad del auditor antes de confirmar su designación y que permite a la Comisión solicitar la sustitución de este.

- Se elimina la obligación establecida en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ de publicar, a nivel nacional, un informe sobre la seguridad. Esta obligación resulta ahora redundante a la vista del informe anual sobre la seguridad publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA).
- Se elimina la obligación establecida en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ de que los Estados miembros comuniquen a la Comisión la lista de talleres que pueden efectuar instalaciones, comprobaciones y reparaciones de tacógrafos, así como la obligación de que la Comisión publique dichas listas. Estas listas tenían el inconveniente de proporcionar únicamente una instantánea de los talleres autorizados. Se sustituyen por la obligación de que los Estados miembros publiquen esta información en sitios web accesibles al público y la actualicen continuamente, y por la obligación de que la Comisión publique la lista de esos sitios web.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta forma parte de un primer paquete de medidas para racionalizar las obligaciones de presentación de información. Se trata de una etapa de un proceso continuo que examina exhaustivamente las obligaciones de presentación de información existentes, con el fin de evaluar si siguen siendo pertinentes y aumentar su eficiencia.

La racionalización introducida por estas medidas no afectará a la consecución de los objetivos que se persiguen mediante esta política, ya que no interfiere en el cumplimiento de las obligaciones subyacentes por parte de los Estados miembros.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

En el marco del Programa de Adecuación y Eficacia de la Reglamentación (REFIT), la Comisión vela por que su legislación sea adecuada para su finalidad, esté orientada a las necesidades de las partes interesadas, pero también por que alcance sus objetivos. Por lo tanto, las presentes propuestas forman parte del programa REFIT, al reducir la complejidad de las cargas relacionadas con la presentación de información derivadas del entorno normativo de la UE.

⁴ Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁵ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

Aunque algunas exigencias de notificación son esenciales, estas deben ser lo más eficientes posible y evitar solapamientos, eliminar cargas innecesarias y recurrir en la medida de lo posible a soluciones digitales e interoperables.

Las presentes propuestas racionalizan las obligaciones de presentación de información, lo que hace que la consecución de los objetivos de la legislación sea más eficiente y menos gravosa para las autoridades públicas y las empresas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica del Reglamento (CE) n.º 80/2009 son el artículo 71 y el artículo 80, apartado 2, del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, actualmente el artículo 91 y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE); la del Reglamento (UE) n.º 165/2014 es el artículo 91 del TFUE; y la del Reglamento (UE) n.º 996/2010 es el artículo 100, apartado 2, del TFUE. Por lo tanto, la base jurídica del Reglamento propuesto deben ser el artículo 91 y el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

• Subsidiariedad

Las obligaciones de presentación de información en cuestión vienen impuestas por el Derecho de la UE. Por lo tanto, su racionalización se logra mejor a nivel de la UE, a fin de garantizar la seguridad jurídica y la coherencia de la presentación de información. Esto garantizará la igualdad de condiciones para las empresas y las administraciones públicas de toda la UE, que se verán beneficiadas por la racionalización de las obligaciones de presentación de información prevista en las presentes propuestas.

• Proporcionalidad

La racionalización de las obligaciones de presentación de información simplifica el marco jurídico mediante la introducción de cambios mínimos en los requisitos vigentes que no afectan al fondo del objetivo político más amplio. Por lo tanto, la propuesta se limita a los cambios necesarios para garantizar una notificación eficiente sin modificar ninguno de los elementos sustanciales de la legislación en cuestión.

• Elección del instrumento

El Reglamento propuesto modifica tres Reglamentos que tienen una base jurídica compatible y lo hace únicamente en relación con las obligaciones de presentación de información. Por lo tanto, estas modificaciones son adecuadas para incluirse en una única propuesta legislativa.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones ex post / controles de la adecuación de la legislación existente

No procede

• Consultas con las partes interesadas

No procede

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Se ha llegado a las presentes propuestas tras un proceso de análisis interno de las obligaciones de presentación de información existentes y sobre la base de la experiencia adquirida en la aplicación de la legislación conexas. Dado que se trata de una etapa del proceso de evaluación continua de las obligaciones de presentación de información derivadas de la legislación de la UE, el control de dichas cargas y de su impacto en las partes interesadas continuará.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta se refiere a cambios limitados y específicos de la legislación con vistas a racionalizar las obligaciones de presentación de información. Se basan en la experiencia adquirida con la aplicación de la legislación. Los cambios no tienen repercusiones significativas en la política, sino que solo garantizan una aplicación más eficiente y eficaz. Su naturaleza específica y la falta de opciones de reglamentación pertinentes hacen que no sea necesaria una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Se trata de una propuesta REFIT destinada a simplificar la legislación y reducir las cargas para las partes interesadas, en particular las autoridades públicas.

Con la propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 80/2009, los proveedores de SIR quedarán exentos de la obligación —y, por tanto, de los costes conexos— de presentar informes auditados a la Comisión cada cuatro años. La obligación de presentar dichos informes en caso de que la Comisión lo solicite sigue vigente, pero ya no está sujeta ni a la obligación de que estas empresas notifiquen la identidad del auditor a la Comisión antes de designarlo ni a la posibilidad de que la Comisión solicite la sustitución de este, obligaciones que eran tanto pesadas como potencialmente costosas.

La propuesta de eliminar la obligación de que las administraciones nacionales elaboren un informe anual sobre la seguridad en el ámbito de la aviación las exime de una carga administrativa.

Por lo que se refiere a la obligación de presentación de información establecida en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 que exige a los Estados miembros que informen sobre los talleres autorizados que puedan instalar, comprobar o reparar tacógrafos —y las tarjetas expedidas a dichos talleres—, el sistema propuesto es más racional y eficiente, ya que la lista de esos talleres se actualizará continuamente, lo que ayudará a las autoridades y a los operadores encargados de velar por el cumplimiento de la normativa. De hecho, el actual sistema de presentación de información solo ofrece una instantánea de los talleres autorizados y, en particular, de las tarjetas que se les expiden. Dado que las tarjetas expedidas a los talleres solo tienen una validez de un año, las listas enviadas por los Estados miembros a la Comisión van quedando obsoletas a lo largo del año siguiente, antes de quedar casi totalmente obsoletas casi un año después. Mantener listas actualizadas a disposición del público reduce los costes de aplicación y ejecución para los conductores y los operadores, ya que les garantiza el acceso a los talleres e instaladores autorizados, en particular en otros Estados miembros, así como para las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento, que de otro modo tendrían que comprobar dichas listas a efectos de control del cumplimiento. Los Estados miembros que ya disponen de un sitio web de este tipo no verán ningún cambio en la carga administrativa de la presente propuesta.

- **Derechos fundamentales**

No procede

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No procede

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 1 modifica el Reglamento (CE) n.º 80/2009

El artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 80/2009 establece actualmente que cada cuatro años, o cuando lo solicite la Comisión, los vendedores de SIR deben presentar un informe auditado independientemente que detalle su estructura de propiedad y modelo de gobernanza. Además, deben informar a la Comisión de la identidad del auditor y la Comisión puede solicitar la sustitución de este. Con arreglo a la propuesta modificada, los vendedores solo estarán obligados a presentar un informe auditado independientemente cuando lo solicite la Comisión.

El artículo 2 modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010

El artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 996/2010 obliga actualmente a los Estados miembros a publicar un informe anual sobre la seguridad. El artículo 2 de la propuesta suprime esta disposición teniendo en cuenta que ahora es la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) la que publica el informe anual sobre la seguridad.

El artículo 3 modifica el Reglamento (UE) n.º 165/2014

El artículo 24, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 obliga actualmente a los Estados miembros a transmitir anualmente a la Comisión las listas de talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos, y también obliga a la Comisión a publicar dichas listas. El artículo 3 de la propuesta sustituye ese apartado por un apartado en el que se obliga a los Estados miembros a publicar las listas de talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos en un sitio web de acceso público, así como a actualizarlas continuamente. También exige a la Comisión que publique la lista de esos sitios web nacionales en su sitio web.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta a determinadas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91 y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las obligaciones de presentación de información desempeñan un papel clave a la hora de garantizar el seguimiento adecuado y la aplicación correcta de la legislación. Sin embargo, es importante racionalizar dichas obligaciones, a fin de garantizar que cumplen el objetivo para el que fueron previstas y limitar la carga administrativa.
- (2) En los Reglamentos (CE) n.º 80/2009³, (UE) n.º 996/2010⁴ y (UE) n.º 165/2014⁵ del Parlamento Europeo y del Consejo se establecen diversas obligaciones de presentación de información en los ámbitos del transporte por carretera y de la aviación, que, por

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo (DO L 35 de 4.2.2009, p. 47).

⁴ Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁵ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

consiguiente, deben simplificarse, en consonancia con la Comunicación de la Comisión titulada «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030»⁶.

- (3) Más concretamente, el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 80/2009 obliga a que todo vendedor de sistemas informatizados de reserva (SIR) presente un informe auditado independientemente que detalle su estructura de propiedad y modelo de gobernanza cada cuatro años y, además, cuando lo solicite la Comisión.
- (4) Esta obligación de auditoría y presentación de información tiene por objeto permitir a la Comisión supervisar la aplicación del artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 80/2009, en el que se establecen normas específicas para las compañías matrices. Esas normas están destinadas, en particular, a impedir que las compañías matrices ejerzan un trato discriminatorio contra los SIR competidores, así como a impedir que los SIR propiedad de dichas compañías ejerzan un trato discriminatorio contra otras compañías. De la evaluación del Reglamento (CE) n.º 80/2009 realizada en 2020⁷ se desprende que estas disposiciones sobre las compañías matrices pueden haber quedado obsoletas, dado que las compañías aéreas ya no poseen SIR y no hay pruebas de que intentarían adquirirlos si no existieran dichas normas. Por lo tanto, la presentación de informes auditados cada cuatro años ya no está justificada. No obstante, la Comisión debe conservar la facultad de solicitar los informes auditados cuando sea necesario, a fin de poder aplicar eficazmente las normas de la compañía matriz, en su caso.
- (5) El artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 996/2010 obliga a publicar anualmente, a nivel nacional, un informe sobre la seguridad, con el fin de informar al público sobre el nivel general de seguridad aérea. Esta obligación tenía por objeto garantizar la transparencia sobre la situación general de la seguridad aérea en los Estados miembros y, en particular, sobre la contribución de las actividades de investigación de accidentes a este respecto, teniendo en cuenta el contexto de ese Reglamento. Sin embargo, ha quedado obsoleta, habida cuenta del informe anual sobre la seguridad publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea con arreglo al artículo 72, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, que abarca todo el sistema de aviación de la Unión, incluida la investigación de accidentes.
- (6) El artículo 24, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 obliga a las autoridades competentes de los Estados miembros a transmitir anualmente a la Comisión, de ser posible por vía electrónica, las listas de instaladores y talleres autorizados que pueden efectuar instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos, así como las tarjetas expedidas a los mismos. Seguidamente, la Comisión debe publicar esas listas en su sitio web.
- (7) El hecho de que las tarjetas de taller sean válidas durante un año, junto con el hecho de que la comunicación de los Estados miembros a la Comisión solo ofrezca una

⁶ COM(2023) 168 final.

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

⁸ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

instantánea de los talleres autorizados y de las tarjetas válidas expedidas a los mismos, resulta en que, a lo largo del año siguiente, va aumentando el número de tarjetas de taller publicadas en el sitio web de la Comisión que ya no son válidas. Por consiguiente, debe exigirse a los Estados miembros que publiquen dicha información en un sitio web de acceso público y la actualicen de forma continua. La Comisión debe publicar la lista de los sitios web de todos los Estados miembros en los que puede encontrarse dicha información. Algunos Estados miembros ya disponen de sitios web de este tipo. Teniendo en cuenta todo lo anterior, esta obligación reduciría la carga administrativa tanto para la Comisión como para los Estados miembros y reduciría los costes de ejecución para las partes interesadas, al garantizar una distribución más actualizada y eficaz de la información.

- (8) Procede, por tanto, modificar los Reglamentos (CE) n.º 80/2009, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 165/2014 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 80/2009

El artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 80/2009 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

La Comisión podrá solicitar a todo vendedor de sistemas que presente un informe auditado independientemente que detalle su estructura de propiedad y modelo de gobernanza. Los costes relacionados con el informe auditado correrán a cargo del vendedor de sistemas.».

Artículo 2

Modificación del Reglamento (UE) n.º 996/2010

En el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 996/2010, se suprime el apartado 5.

Artículo 3

Modificación del Reglamento (UE) n.º 165/2014

En el artículo 24 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Las autoridades competentes de los Estados miembros publicarán las listas de instaladores y talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos en un sitio web accesible al público, y velarán por que dichas listas se mantengan actualizadas. La Comisión publicará la lista de esos sitios web nacionales en su sitio web.».

Artículo 4

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente