



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**



18416/11

(OR. en)

PRESSE 486

PR CO 78

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3134-о заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Брюксел, 12 и 13 декември 2011 г.

Председател Г-н **Mr Sławomir Nowak**,
Министър на транспорта, строителството и морските
въпроси на Полша
Г-н **Michał Boni**,
Министър по въпросите на администрацията и
цифровизацията на Полша

З А П Е Ч А Т А

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Тел.: +32 (0)2 281 8847/9776 / 6319 Факс: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

18416/11

1
BG

Основни резултати от заседанието на Съвета

Транспорт

Съветът постигна политическо споразумение, като потвърди постигнатия през юни общ подход по проект за директива за създаването на **единно европейско железопътно пространство**. Проектът за директива, който представлява преработен текст на първия железопътен пакет, приет през 2001 г., има за цел да опрости, изясни и модернизира правилата за железопътния сектор, така че да се повиши конкуренцията, да се засили надзорът на пазара и да се подобрят условията за инвестиране.

Съветът постигна съгласие по частичен общ подход по проекта за регламент относно **тахографите**, използвани в автомобилния транспорт, който ще замени регламента от 1985 г. относно тахографите. Целта на новия проект за регламент е да бъде затруднено извършването на измами и да се намали административната тежест чрез пълноценното използване на новите технологии и въвеждането на редица нови регулаторни мерки. Въпросът за обединяването на свидетелството за управление и картата на водача не се разглежда на този етап, тъй като трябва да се обсъди и в контекста на преразглеждането на директивата за свидетелствата за управление.

Съветът постигна също общ подход по актуализирането на директивата относно минималното ниво на **обучение на морските лица** с цел привеждане на законодателството на ЕС в съответствие с последните изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW).

Освен това Съветът постигна съгласие по общ подход към преработения текст на регламента от 2002 г. относно въвеждането на **изисквания за двукорпусни конструкции** за еднокорпусни **петролни танкери**. Освен че събира предходните изменения на регламента в едно, преработеният текст изменя процедурата за актуализиране на съдържащите се в регламента препратки към приложимите правила, приети в рамките на Международната морска организация.

Накрая министрите на транспорта направиха преглед на текущото състояние във връзка с новите насоки, определящи дългосрочна стратегия за развитието на **трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)**. Насоките съдържат изисквания за управлението на инфраструктурата на TEN-T и приоритети за развитието на мрежата, като в тях се предвиждат и мерки за изпълнение.

Телекомуникации

Съветът прие позицията си на първо четене по решението за създаване на **многогодишна програма за политиката в областта на радиочестотния спектър**.

Той прие и заключенията относно **отвореното и неутрално интернет пространство в Европа**.

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	5
ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД	
СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	7
Създаване на единно европейско железопътно пространство	7
Регламент относно тахографите	8
КОРАБОПЛАВАНЕ	10
Обучение на морските лица	10
Изисквания за двукорпусни конструкции за петролни танкери	11
ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ	12
Трансевропейски транспортни мрежи	12
ДРУГИ ВЪПРОСИ (Транспорт).....	14
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ.....	17
Многогодишна програма за политика в областта на радиочестотния спектър	17
Регламент относно роуминга	18
Европейска агенция за мрежова и информационна сигурност	19
Отворено и неутрално интернет пространство	19
ДРУГИ ВЪПРОСИ (Телекомуникации).....	21

¹

- В случаите, когато Съветът официално е приел декларации, заключения или резолюции, това се отбелязва в заглавието на съответната точка и текстът се поставя в кавички.
- Документите, които се посочват в текста, се намират на уебсайта на Съвета (<http://www.consilium.europa.eu>).
- Актовете, съдържащи изявления за протоколите от заседанията на Съвета, до които може да се предостави публичен достъп, са обозначени със звездичка. Тези изявления се намират на посочения по-горе уебсайт на Съвета или могат да бъдат получени от службата по печата.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ*ТРАНСПОРТ*

- Споразумение със САЩ за насърчаване и използване на спътниковите навигационни системи „Галилео“ и GPS 23
- Атинска конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море* 23
- Приравнителни механизми за прелитания над Сибир 24
- Статистически данни за автомобилния превоз на товари 24

СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА

- Статистически данни за доходите и условията на живот 24

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

- Изменение на приложение IV (Енергетика) към Споразумението за ЕИП..... 25

ЗАЕТОСТ

- Мобилизиране на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията за Италия 25

ВЪТРЕШЕН ПАЗАР

- Директива за безопасността на детските играчки — технически изменения 25

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

- Антидъмпинг — Компресори — Китай 26

ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВИ ВЪПРОСИ

- Увеличение на процентите на съфинансиране за средствата на ЕС 26

ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ

- Местен граничен трафик в Калининградска област 27

ОБЩА ПОЛИТИКА ЗА СИГУРНОСТ И ОТБРАНА

- Борба срещу пиратството в Африканския рог 27

УЧАСТНИЦИ**Белгия:**

Г-н Melchior WATHELET

Г-н Olivier BELLE

Държавен секретар по въпросите на мобилността, околната среда и енергетиката
Заместник постоянен представител**България:**

Г-н Ивайло МОСКОВСКИ

Г-н Валери БОРИСОВ

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията**Чешка република:**

Г-н Jakub DÜRR

Заместник постоянен представител

Дания:

Г-н Henrik DAM KRISTENSEN

Г-н Ole SOHN

Министър на транспорта
Министър по въпросите на бизнеса и растежа**Германия:**

Г-н Klaus-Dieter SCHEURLE

Г-н Guido PERUZZO

Държавен секретар, Федерално министерство на транспорта, строителството и градското развитие
Заместник постоянен представител**Естония:**

Г-н Gert ANTU

Заместник постоянен представител

Ирландия:

Г-н Leo VARADKAR

Г-н Fergus O'DOWD

Министър на транспорта
Заместник-министър със специална отговорност за проекта „NewEra“ (Министерство на съобщенията, енергетиката и природните ресурси и Министерство на околната среда, културното наследство и местното управление)**Гърция:**

Г-н Mavroudis VORIDIS

Г-н Andreas PAPASTAVROU

Министър на инфраструктурата, транспорта и мрежите
Заместник постоянен представител**Испания:**

Г-н José BLANCO LÓPEZ

Г-н José Pascual MARCO MARTINEZ

Министър на транспорта и благоустройството
Заместник постоянен представител**Франция:**

Г-н Thierry MARIANI

Г-н Philippe LEGLISE-COSTA

Министър, отговарящ за транспорта, към министъра на екологията, устойчивото развитие, транспорта и жилищната политика
Заместник постоянен представител**Италия:**

Г-н Corrado PASSERA

Г-н Vincenzo GRASSI

Министър на икономическото развитие и инфраструктурата
Заместник постоянен представител**Кипър:**

Г-н Efthymios FLOURENTZOU

Г-н Alecos MICHAELIDES

Министър на комуникациите и благоустройството
Парламентарен секретар**Латвия:**

Г-н Juris ŠTĀLMEISTARS

Заместник постоянен представител

Литва:

Г-н Arūnas ŠTARAS

Заместник-министър на транспорта и комуникациите

Люксембург:

Г-н Claude WISELER

Г-н François BILTGEN

Министър по въпросите на устойчивото развитие и инфраструктурата
Министър на правосъдието, министър на държавната администрация и административната реформа, министър на висшето образование и научноизследователската дейност, министър на комуникациите и медиите, министър по религиозните въпроси

Унгария:

Г-н Tamás Iván KOVÁCS

Заместник държавен секретар по въпросите на ЕС и международните отношения, Министерство на националното развитие

Малта:

Г-н Patrick MIFSUD

Заместник постоянен представител

Нидерландия:

Г-н Derk OLDENBURG

Заместник постоянен представител

Австрия:

Г-жа Doris BURES

Федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите

Полша:

Г-н Slawomir NOWAK

Министър на транспорта, строителството и морските въпроси

Г-н Michal BONI

Министър по въпросите на администрацията и цифровизацията

Г-н Maciej JANKOWSKI

Заместник държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и морските въпроси

Г-жа Magdalena GAJ

Заместник държавен секретар, Министерство на администрацията и цифровизацията

Португалия:

Г-н Álvaro SANTOS PEREIRA

Министър на икономиката и заетостта

Г-н Sérgio MONTEIRO

Държавен секретар за благоустройството, транспорта и комуникациите

Г-н Pedro COSTA PEREIRA

Заместник постоянен представител

Румъния:

Г-н Valerian VREME

Министър на комуникациите и информационното общество

Г-н Alexandru NAZARE

Държавен секретар, Министерство на транспорта и инфраструктурата

Словения:

Г-н Uroš VAJGL

Заместник постоянен представител

Словакия:

Г-н Ján HUDACKÝ

Държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие

Финландия:

Г-жа Merja KYLLÖNEN

Министър на транспорта

Г-жа Marja RISLAKKI

Заместник постоянен представител

Швеция:

Г-жа Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Министър на инфраструктурата

Г-жа Anna-Karin HATT

Министър на информационните технологии и регионалните въпроси

Обединено кралство:

Г-жа Justine GREENING

Икономически секретар

Г-н Ed VAIZEY

Заместник-министър на културата, комуникациите и творческите индустрии

Комисия:

Г-н Сийм КАЛАС

Заместник-председател

Г-жа Нели Крус

Заместник-председател

Г-н Антонио ТАЯНИ

Заместник-председател

Правителството на присъединяващата се държава беше представено, както следва:**Хърватия:**

Г-жа Irena ANDRASSY

Заместник постоянен представител

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Създаване на единно европейско железопътно пространство

Съветът постигна политическо споразумение по проект за директива за единно европейско железопътно пространство ([17324/11](#)), като потвърди общия си подход, приет през юни т.г., но адаптира формулировката на някои разпоредби, за да бъдат отчетени приетите от Европейския парламент изменения.

Две делегации обаче не бяха съгласни с текста. Едната счита за твърде бюрократично изискването за независимост в организационно отношение и във връзка с вземането на решения за оператор на съоръжение, принадлежащ на орган, който има доминираща позиция, и се противопоставя също на задължението железопътните предприятия да предоставят на лизинг неизползваните съоръжения. Втората делегация е на мнение, че правната рамка, изложена в текста, е почти напълно лишена от гъвкавост и не отчита в достатъчна степен специфичното положение на отделните държави членки. Друга делегация се въздържа от гласуване, като посочи, че има опасения относно правилата за таксуване при използване на инфраструктурата.

Политическото споразумение ще бъде официализирано под формата на позиция на първо четене, след като бъде извършена правна и езикова проверка. Съветът обаче още на този етап ще се опита да встъпи в преговори с Европейския парламент, с цел съгласието по окончателния текст да бъде съвместно прието от двете институции на второ четене.

Проектът за директива представлява преработен текст на първия железопътен пакет: три директиви относно развитието на европейските железници, относно лицензирането на железопътните предприятия и относно управлението на железопътната инфраструктура (Директиви № 12, 13 и 14 от 2001 г.), с които бе поставено началото на постепенно отваряне на железопътния сектор за конкуренция на европейско равнище.

Целта на преработения текст е да опрости, изясни и модернизира регулаторната рамка за железопътния сектор на Европа, за да се повиши конкуренцията, да се засили надзорът на пазара и да бъдат подобрени условията за инвестиции в този сектор. За тази цел в преработения текст трите директиви, заедно с измененията им досега, са обединени в едно и са направени редица други промени:

- Конкуренцията между железопътните предприятия ще се повиши чрез по-голяма прозрачност по отношение на условията за достъп до железопътния пазар и по-добър достъп на операторите до услуги, свързани с железопътния транспорт, като ж.п. гари, терминали за товарни превози и съоръжения за поддръжка. За да се гарантира недискриминационен достъп, в преработения текст специално се предвижда всеки оператор на съоръжение, принадлежащ към орган, който има доминираща позиция на съответния железопътен пазар, да бъде независим от този орган до определена степен, което изисква да води отделно счетоводство и да е независим в организационно отношение и по отношение на вземането на решения, макар и да не е необходимо да се създава отделно юридическо лице.

- Ще бъдат засилени независимостта на националните регулаторни органи и правомощията им — например за налагане на санкции или разпореждане на одити. Освен това ще се засили и сътрудничеството между регулаторните органи по трансгранични въпроси. Това ще допринесе за премахването на пречките с дискриминационен характер за достъп до железопътните услуги и ще осигури доброто функциониране на пазара на железопътни услуги.
- Финансирането на железопътната инфраструктура ще се увеличи чрез по-дългосрочно планиране, което гарантира по-голяма сигурност на инвеститорите, както и чрез адаптиране на правилата за таксуване с цел осигуряване на стимули за модернизиране на инфраструктурата, в т.ч. намаляването на шумовите емисии.

Предложението за преработен текст беше представено от Комисията през септември 2010 г. ([13789/10](#)). Европейският парламент прие позицията си на първо четене на 16 ноември 2011 г. ([16805/11](#)).

Регламент относно тахографите

Съветът постигна частичен общ подход по нов проект за регламент, в който се определят изискванията за производството, монтажа, използването и проверката на тахографи ([18148/11](#)). Тахографът се използва в автомобилния транспорт, за да се следи за спазването на правилата относно времето на шофиране и почивка, за да се гарантира безопасността на движението по пътищата, достойните условия на труд за шофьорите и лоялната конкуренция между транспортните предприятия. Целта на новия проект за регламент, който ще замени регламента от 1985 г. относно тахографите, е да бъде затруднено извършването на измами и да се намали административната тежест чрез пълноценното използване на новите технологии и въвеждането на редица нови регулаторни мерки.

Частичният общ подход не обхваща предложената разпоредба за обединяването на свидетелството за управление и картата на водача, използвана с тахографа. Тази разпоредба ще бъде обсъдена на по-късен етап, паралелно с предложението за преразглеждане на директивата за свидетелствата за управление, представена неотдавна от Комисията ([16842/11](#)), в която се предвижда и включването на функционалните възможности на картата на водача в свидетелствата за управление на превозни средства.

Одобреният текст представлява компромисен текст, представен от председателството и подкрепен от голямо мнозинство от делегациите. Някои делегации обаче все още имат опасения във връзка с конкретни въпроси. Една делегация би желала обхватът на изключенията от изискването за използване на тахограф да се разшири така, че радиусът за транспортните операции, обект на изключение, да се увеличи до 150 km. Други делегации, като отбелязват, че се противопоставят на каквато и да било хармонизация на санкциите, биха предпочели да се премахне изискването санкциите да са в съответствие с категориите нарушения, определени в директивата относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт.

Частичният общ подход съдържа следните основни елементи:

Що се отнася до използването на технологиите, сега съществуващото ръчно записване на местоположението на превозното средство ще бъде заменено от автоматизирано записване чрез спътниково позициониране. Освен това, дистанционното предаване от тахографа на базова информация за спазването на правилата ще даде възможност за ранно откриване на евентуална манипулация или злоупотреба с тахографа, като по този начин контролиращите служители ще могат по-добре да насочват крайпътните проверки и да избягват ненужните такива. Държавите членки обаче няма да бъдат задължени да осигуряват на контролните си органи инструменти за дистанционно ранно откриване от този вид. Освен това тахографът може да е оборудван с интерфейс, който да улеснява интегрирането му в интелигентните транспортни системи при спазване на определени условия.

Сред регулаторните промени ще бъдат по-строги изисквания за сервизите, отговарящи за монтажа и калибрирането на тахографите. За да се намали административната тежест, ще бъде разширено освобождаването от задължението за използване на тахографи, което държавите членки могат да предоставят на определени потребители — предимно малки и средни предприятия: за тези потребители в новия проект за регламент се въвежда изключение за транспортните операции в радиус от 100 km, като досега изключението беше ограничено до 50 km в някои случаи.

Регулаторните мерки ще се прилагат две години след публикуването на регламента в *Официален вестник на ЕС*, с изключение на правилата за одобряване и контрол на сервизите и за използването на картите на водачите, които ще станат приложими една година по-рано. „Интелигентният тахограф“, т.е. прилагането на новите сателитни технологии, ще стане задължителен 40 месеца след установяването на техническите спецификации за новия тахограф, т.е. вероятно през 2017 г. или 2018 г.

Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемането на регламента, все още не е обсъдил предложението.

КОРАБОПЛАВАНЕ

Обучение на морските лица

Съветът постигна съгласие по общ подход към актуализирането на директивата от 2008 г., в която се определя минималното ниво на обучение на морските лица ([18147/11](#)) с цел привеждане на законодателството на ЕС в съответствие с последните изменения на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (Конвенцията STCW). В директивата от 2008 г. се предвижда тази конвенция, която е приета от Международната морска организация (ИМО) и по която са страни всички държави — членки на ЕС, да бъде транспонирана в законодателството на ЕС.

Две делегации, макар и да подкрепят общия подход, повдигнаха някои въпроси. Първата изрази опасенията си във връзка с изискването за изпращане до Комисията на информация относно свидетелствата за статистически цели. Другата делегация изрази мнение, че в текста има правни неясноти и прикани Комисията да насочи вниманието си към този проблем в бъдещ преработен текст на директивата на ЕС относно Конвенцията STCW.

Одобрените от ИМО през 2010 г. изменения на Конвенцията STCW, които влизат в сила през 2012 г. (с преходни разпоредби до 2017 г.), включват разпоредби относно:

- актуализирани норми за здравословната годност и годността за служба, както и за злоупотребата с алкохол;
- създаването на новите професионални профили „квалифицирани морски лица“, „електромеханици“ и „електрици“;
- обучение по сигурност за всички морски лица;
- по-ясно и просто определение за свидетелствата; както и
- предотвратяване на практиките на измама, свързани със свидетелствата.

В проекта за директива тези изменения се въвеждат в законодателството на ЕС, като разпоредбите на Конвенцията STCW за вахтената служба се адаптират така, че да се приведат в съответствие с правилата на ЕС относно работното време на морските лица.

Освен това в проекта за директива се удължава срокът, с който разполага Комисията, за да вземе решение относно признаването на системите за обучение и сертифициране на държави извън ЕС, от три на осемнадесет месеца, тъй като тримесечният срок се оказва неподходящ. В новия текст се предвижда и събиране на информация за свидетелствата на морските лица за статистически цели като инструмент за формулиране на политиката в този сектор.

Предложението за директива представлява част от инициативата на Комисията „Социална програма за морския транспорт“, която ще съдържа също съобщение, както и законодателно предложение относно прилагането на Морската трудова конвенция от 2006 г. на Международната организация на труда (МОТ).

Европейският парламент все още не е установил позицията си по предложението, което беше представено от Комисията през септември т.г. ([14256/11](#)).

Изисквания за двукорпусни конструкции за петролни танкери

Съветът постигна съгласие по общ подход към преработения текст на регламента от 2002 г. относно въвеждането на изисквания за двукорпусни конструкции за еднокорпусни петролни танкери ([17025/11](#)). Преработеният текст се отличава с по-голяма яснота, тъй като събира в един текст измененията на регламента до този момент. Единствената промяна на действащите правила се отнася до процедурата за актуализиране на позоваванията в регламента на приложимите регламенти и резолюции, приети от Международната морска организация (ИМО).

Съветът и Европейският парламент ще делегират на Комисията правомощието да привежда в съответствие номерирането на тези позовавания при всеки случай на преномериране на правилата на ИМО. Тази процедура, въведена с Договора от Лисабон, следва да замени сега действащата процедура, съгласно която решенията за изменения на тези позовавания се вземаха от комитет, съставен от експерти на Комисията и на държавите членки. Съветът счете за достатъчно да ограничи обхвата на евентуалните изменения до преномерирането, тъй като в близко бъдеще еднокорпусните петролни танкери постепенно ще бъдат извадени от експлоатация и поради това не е много вероятно ИМО да измени съдържанието на съответните приложими правила.

Регламентът, който предстои да бъде преработен, забранява превозването до или от пристанища на ЕС на тежки нефтопродукти в еднокорпусни танкери и съдържа схема за ускорено въвеждане на изискванията за двукорпусна или еквивалентна конструкция съгласно Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. за еднокорпусни петролни танкери, като крайният срок е 2015 г. Регламентът беше приет през 2002 г. в отговор на произшествията, свързани с петролни танкери и замърсяването, което са предизвикали във водите и по бреговата ивица на Съюза. Основната му цел е да се повиши безопасността и да се предотврати замърсяването от морския транспорт чрез обезопасяване на петролните танкери.

Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемането на преработения текст, все още не е определил позицията си.

ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ

Трансевропейски транспортни мрежи

Съветът взе под внимание представен от председателството доклад ([17629/11](#)) относно текущото състояние във връзка с новите насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). В насоките се определя дългосрочна стратегия за TEN-T с цел развитие на цялостна и интегрирана транспортна мрежа, която обхваща всички държави членки и региони и осигурява основа за балансираното развитие на всички видове транспорт.

Подготвителните органи на Съвета едва наскоро започнаха да обсъждат предложените от Комисията насоки ([15629/11](#)). При все че държавите членки като цяло подкрепят предложението за въвеждане на структура от две нива, която прави разграничение между основна мрежа, чието изграждане е приоритетно, и широкообхватна мрежа, други аспекти от предложените насоки ще е необходимо да се обсъдят допълнително. Основните опасения на държавите членки са изложени в доклада на председателството. Много делегации взеха думата, за да изяснят най-важните въпроси:

Няколко държави членки считат бюджетните последици за проблематични, особено що се отнася до разходите по изпълнението на заложените в насоките изисквания за различните видове транспорт, по-специално за железопътния транспорт.

Няколко делегации подчертаха необходимостта от гарантиране на правото на държавите членки да вземат решения относно проектите, които ще се изпълняват на тяхна територия.

Използваното в предложението понятие „коридор на основната мрежа“ беше подкрепено от няколко държави членки, но няколко други делегации бяха критично настроени или посочиха необходимост от поясняване. Управлението на коридорите беше споменато като важен въпрос, който да се обсъди допълнително, и беше подчертана необходимостта от избягване на допълнителна административна тежест.

Няколко държави членки изтъкнаха и необходимостта от транспортни връзки със съседни държави, които не са членки на ЕС.

Сред другите повдигнати въпроси са задължителните срокове, предложени от Комисията, за създаването на основните и широкообхватните мрежи, както и решението на Комисията да придаде на насоките правна форма на регламент, който да се прилага пряко за всички потенциални заинтересовани страни, в т.ч. регионалните и местните власти и частните субекти, а не на решение, адресирано само към държавите членки, какъвто е случаят с насоките, които са в сила понастоящем.

Съветът даде инструкции на подготвителните си органи да продължат обсъжданията по предложените насоки, които е необходимо да бъдат одобрени както от Съвета, така и от Европейския парламент.

Насоките съдържат изисквания за управлението на инфраструктурата на мрежата TEN-T и приоритети за развитието ѝ, като в тях се предвиждат и мерки за изпълнение. В тях се определя рамката за определянето на проекти от общ интерес, които допринасят за развитието на мрежата. Тези проекти могат да са свързани с изграждането, поддръжката, възстановяването и усъвършенстването на инфраструктурата за всички видове транспорт, както и с мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите в рамките на тази инфраструктура.

Новата структура на мрежата, състояща се от две нива, очертана в предложението на Комисията, има следните основни характеристики:

Широкообхватната мрежа, която следва да се завърши до края на 2050 г., ще се състои от всички съществуващи и планирани инфраструктури на TEN-T, които отговарят на изискванията на насоките, в т.ч. ефективното използване на ресурсите, екологичните и технологичните аспекти.

Основната мрежа, която следва да бъде изградена до края на 2030 г., се състои от елементите на широкообхватната мрежа с най-голямо стратегическо значение от европейска перспектива, като напр. липсващите трансгранични връзки, основните точки със затруднения и мултимодалните възли. Тя ще трябва да отговаря на допълнителни изисквания и ще се изпълнява чрез мултимодални транспортни **коридори**, които включват най-малко три, или в оправдани случаи два различни вида транспорт и прекосяване на най-малко три държави членки. Тези коридори ще осигурят инструмент за управление на капацитет, инвестиции, оперативно съвместими системи за управление на трафика, както и за изграждане и координиране на мултимодални съоръжения за претоварване. За всеки коридор съответните държави членки ще създадат платформа, натоварена с управлението и съгласуваното реализиране на коридорите. Всяка платформа ще се председателства от европейски координатор, назначен от Комисията.

В приложенията към предложението (допълненията към [15629/11](#)) са включени карти, които указват разположението на широкообхватната и основната мрежа, а списъкът с предложения за проекти за основната мрежа е включен в приложение I към предложението за Механизъм за свързване на Европа ([16176/11](#)).

Първите насоки, в които се определя политиката относно TEN-T, бяха приети през 1996 г. и преразгледани през 2004 г. През 2010 г. бяха добавени карти, обхващащи десетте нови държави членки, които се присъединиха към ЕС през 2004 г. Преразглеждането, което е в ход, има за цел да разреши основните набелязани проблеми: липсващи връзки, по-специално трансгранични участъци, различия в инфраструктурата между държавите членки и в рамките на отделните им територии, недостатъчно мултимодални връзки, емисии на парникови газове от транспорта и неадекватна оперативна съвместимост.

ДРУГИ ВЪПРОСИ (Транспорт)

Пакет за летищата

Съветът изслуша представяне от Комисията на три законодателни предложения, свързани с различни области на дейност на летищата: наземни услуги ([18008/11](#)), разпределяне на слотове ([18009/11](#)) и правила за намаляване на шума ([18010/11](#)). Целта на пакета, който включва и съобщение за летищната политика ([18007/11](#)), е да се справи с две основни предизвикателства: капацитета на летищата и качеството на летищните услуги. В по-общ план неговата цел е да допринесе за изпълнението на инициативата „Единно европейско небе“.

Встъпващото датско председателство счита пакета за летищата за приоритет.

Единно европейско небе

Съветът беше информиран от председателството за резултатите от конференцията на високо равнище, проведена на 28 ноември във Варшава ([18108/11](#)), за изпълнението на инициативата „Единно европейско небе“ (ЕЕН) и разширяването на обхвата ѝ извън Европейския съюз. На конференцията беше подчертана необходимостта да се даде тласък на изпълнението на ЕЕН и да се активизира сътрудничеството със съседните на ЕС държави с оглед обхватът на въпросната инициатива да се разшири отвъд границите на Съюза. Беше подчертана и значимостта на разгръщането на програмата SESAR (изследване на управлението на въздушното движение в рамките на инициативата „Единно европейско небе“), която е технологичният стълб на ЕЕН.

Съветът взе под внимание и представената от Комисията информация относно прилагането на регулаторната рамка на ЕЕН ([18291/11](#)). Комисията привлече вниманието на министрите към доклада си по този въпрос, публикуван през ноември ([16582/11](#)), и подчерта, че 2012 г. ще бъде от изключително значение за изпълнението на ЕЕН, като ще се пристъпи към преодоляване на предизвикателства в редица области: създаване на функционални блокове въздушно пространство, като се групират две или повече държави членки с оглед да се подобри управлението на въздушното движение; подобряване на планове за изпълнение; управление на мрежи; и подготовка за разгръщането на SESAR.

Освен това делегациите на България и Румъния информираха Съвета за създаването на Дунавския функционален блок въздушно пространство, който обхваща румънското и българското въздушно пространство. Двете държави подписаха споразумението за създаването на този функционален блок въздушно пространство на същия ден в рамките на Съвета ([18299/11](#)).

Управление на авиационната безопасност

Комисията представи на Съвета новия си подход към управлението на авиационната безопасност в Европа, като премина от създаване на правила и основана на реакция към проактивна и основана на риска система за управление на безопасността, която ще се базира на експертните познания и информация от всички заинтересовани в областта на авиацията страни в рамките на ЕС ([18057/11](#)). Този подход е подробно изложен в съобщението на Комисията относно системата за управление на авиационната безопасност в Европа ([16210/11](#)).

Сигурност на въздушния превоз на товари

Комисията информира Съвета относно напредъка по изпълнението на плана за действие на ЕС, насочен към повишаване на сигурността на въздушния превоз на товари, който беше одобрен от Съвета през декември 2010 г. Комисията посочи по-конкретно извършената в три области работа: обща методология за оценка на рисковете за сигурността, проверка на товарите и прехвърляне на данни за товари, влизащи в ЕС.

Търговия с квоти за емисии в сектора на въздухоплаването

Комисията информира министрите за актуалното състояние във връзка с прилагането на схемата на ЕС за търговия с квоти за емисии на парникови газове (ETS) в областта на авиацията, която следва да бъде задействана на 1 януари 2012 г., и за отношенията с държавите извън ЕС, които са против включването на международната авиация в ETS на Съюза. Комисията ще продължи текущите си двустранни дискусии с тези държави, като същевременно упражнява натиск за постигане на напредък в Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по глобално решение на този въпрос.

Европейски програми за спътникова навигация

Комисията представи на министрите предложението си за регламент за изграждане и експлоатация на европейските системи за спътникова навигация EGNOS и „Галилео“ ([17844/11](#)). В това предложение, което ще замени Регламент № 683/2008, се определят по-конкретно правилата за финансирането и управлението на програмите за периода 2014—2020 г.

Министерска конференция в рамките на Източното партньорство, посветена на транспорта

Председателството информира Съвета за конференцията на транспортните министри от държавите — членки на ЕС, шестте държави от Източното партньорство (Беларус, Украйна, Молдова, Грузия, Армения и Азербайджан) и Хърватия, която се проведе в Краков, Полша, на 24 и 25 октомври 2011 г. Конференцията осигури възможност за всички партньори да изразят очакванията си за сътрудничество в областта на транспорта, да обсъдят ролите си в реализирането на партньорството и да обмислят начини за подобряване на връзките на транспортната инфраструктура помежду си. На конференцията бе поставено началото и на експертна група по транспорта в рамките на Източното партньорство и бе приета декларация за сътрудничество в областта на транспорта ([16406/11](#)).

Работна програма на предстоящото председателство

Делегацията на Дания представи работната програма на предстоящото председателство в транспортния сектор, чиято основна цел ще бъде „зеленият растеж“. Предстоящото датско председателство ще продължи текущата работа по досиетата, които са на дневен ред за разглеждане в Съвета, и по-конкретно ще се стреми да постигне споразумение на второ четене с Европейския парламент по преработения текст на първия железопътен пакет. Освен това то ще започне работа по предложенията, представени неотдавна от Комисията, като напр. пакета за летищата и предложенията за свидетелствата за управление и програмите за спътникова навигация, както и по очакваното предложение за прилагането на Морската трудова конвенция. Насоките за TEN-T и пакетът за летищата, най-вече предложенията за наземни услуги и намаляване на шума, ще имат висок приоритет.

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

Многогодишна програма за политика в областта на радиочестотния спектър

На открито заседание Съветът прие позицията си на първо четене и изложението на мотивите си ([16226/11](#) + [ADD1](#)) по проекта за решение за многогодишната програма за политика в областта на радиочестотния сектор. Делегацията на Белгия се въздържа от гласуване.

Одобреният текст беше договорен на тристранна среща между полското председателство, Европейския парламент и Европейската комисия. Позицията на Съвета ще бъде представена на Европейския парламент, който се очаква да я одобри на пленарното си заседание през февруари 2012 г.

Целта на програмата е да се формулират насоките на политиката и целите за стратегическото планиране и хармонизирането на използването на радиочестотния спектър, за да може да функционира вътрешният пазар. Програмата обхваща всички области на политиката на ЕС, свързани с използването на радиочестотния спектър като електронните съобщения, научноизследователската дейност, технологичното развитие и космическото пространство, транспорта, енергетиката и аудиовизуалните политики.

Новата програма има за цел да постигне по-конкретно следните цели на политиката:

- стимулиране на ефективното управление и използване на спектъра;
- своевременно разпределяне на достатъчен и подходящ радиочестотен спектър за подпомагане на целите на политиката на ЕС и за тази цел полагане на всички възможни усилия, за да може най-късно до 2015 г. да се определят най-малко 1200 MHz радиочестотен спектър въз основа на опис на спектъра;
- преодоляване на цифровото разделение и принос към постигането на целите на Програмата в областта на цифровите технологии за Европа, като се насърчава достъп до широколентова връзка със скорост най-малко 30 Mbps до 2020 г. за всички граждани на ЕС;
- създаване на необходимите условия, за да може ЕС да поеме водеща роля в областта на безжичните широколентови електронни съобщителни услуги чрез освобождаване на достатъчен радиочестотен спектър в ефективни от икономическа гледна точка честотни ленти, за да се осигури широк достъп до тези услуги;
- насърчаване на иновациите и инвестициите;
- поддържане и развитие на ефективна конкуренция, по-специално в електронните съобщителни услуги;
- намаляване на фрагментацията и пълноценно използване на потенциала на вътрешния пазар, за да се насърчат икономическият растеж и икономии от мащаб в ЕС.

В решението се предвижда създаване на опис на текущото използване на радиочестотния спектър за търговски и обществени цели. Описът ще се управлява от Комисията, която се очаква до юли 2013 г. да приеме необходимите актове за изпълнение за разработването на реда и условията и форматите за събиране и предоставяне на данни от държавите членки.

Комисията ще докладва на Съвета и Парламента за изпълнението на това решение не по-късно от две години след влизането му в сила и ще извърши преглед на прилагането му до 31 декември 2015 г.

Регламент относно роуминга

На открито заседание Съветът взе под внимание доклада за напредъка ([17900/11](#)) по проекта за регламент относно роуминга и обсъди предложението въз основа на въпросника на председателството ([17751/1/11](#)).

Предложението ([12639/1/11](#)) има за цел да преразгледа действащия регламент чрез въвеждане на структурни мерки за стимулиране на конкуренцията и удължаване на срока на действие на регламента до 30 юни 2022 г. Целта на предложените структурни мерки е да се намери решение за липсата на конкуренция и потребителски избор, което води до високи цени на роуминга. Замисълът е пазарът да се отвори за различни видове доставчици и да се повиши осведомеността на потребителите за цените на роуминга, както и да се разшири изборът, като им се даде възможност да купуват роуминг и като самостоятелна услуга.

Срокът на действие на сегашния регламент относно роуминга ще изтече на 30 юни 2012 г. Целта на предстоящото датско председателство ще бъде да се постигне споразумение на първо четене с Европейския парламент в началото на 2012 г.

Докладът на председателството за напредъка е предназначен да информира министрите за свършената досега работа и да набележи въпроси, които ще е необходимо да се обсъдят по-задълбочено.

Работната група обсъди предложението на няколко заседания въз основа на три тематични групи, обхващащи главните елементи на предложението: структурни мерки; максимални цени; прозрачност, гаранции и надзор. По-голямата част от делегациите приветстваха предложението. Въпреки това повечето делегации поискаха разяснения във връзка с точния обхват на задължението за достъп на едро, поинтересуваха се доколко технически и практически е възможно отделянето на вътрешните мобилни услуги от международните роуминг услуги и относно времевата рамка за осъществяване на конкретни мерки, посочени в регламента. Делегациите изразиха и някои опасения относно равнището на предложените максимални цени и относно маржа между максималните цени на едро и на дребно.

Първият регламент относно роуминга, приет през юни 2007 г., обхващаше единствено гласовия трафик. През юни 2009 г. обхватът му беше разширен, така че да включи и регулиране на SMS (текстови) роуминг услуги и роуминг услуги на едро за пренос на данни. Срокът на регламента беше удължен до юни 2012 г.

Европейска агенция за мрежова и информационна сигурност

На открито заседание Съветът взе под внимание доклада за напредъка ([18156/11](#)) по проекта за регламент относно Европейската агенция за мрежова и информационна сигурност (ENISA).

Предложението на Комисията има за цел укрепването и модернизирането на ENISA и определянето на нов мандат за период от пет години. Сегашният ѝ мандат изтича на 13 септември 2013 г.

В доклада на председателството за напредъка се описва извършената по това досие работа по време на полското председателство¹. Все още остава нерешен въпросът за продължителността на мандата на агенцията. Няколко делегации изразиха съгласие за ограничен във времето мандат (включително и по-дълъг от петгодишния мандат, предложен от Комисията), докато други делегации подкрепят идеята за безсрочен мандат. Полското председателство предложи нови задачи за агенцията, по-специално подкрепа и насърчаване на доброволното сътрудничество между екипите за реагиране при инциденти с компютърната сигурност (CSIRT)/екипите за незабавно реагиране при компютърни инциденти (CERT), както и агенцията да има подкрепяща функция в организирането на дейности за повишаване на осведомеността в областта на мрежовата и информационната сигурност. В международната област предложението на председателството поставя акцент върху приноса на агенцията към усилията на ЕС за сътрудничество с трети държави и международни организации, по-специално чрез стимулиране на участието в международни дейности, свързани с мрежовата и информационната сигурност.

Очаква се Европейският парламент да приключи първото четене на това предложение в началото на 2012 г.

Първоначалното предложение на Комисията се съдържа в док. [14358/10](#).

Отворено и неутрално интернет пространство

Съветът прие заключенията относно отвореното и неутрално интернет пространство в Европа ([17904/11](#)).

Тези заключения бяха направени въз основа на съобщението на Комисията по този въпрос, публикувано през април 2011 г. ([9350/11](#)). Това съобщение има за цел да изпълни ангажимента на Комисията да запази „отворения и неутрален характер на Интернет, като отчита в пълна степен волята на съзаконодателите за съхраняване на неутралността на мрежата като цел на политиката и като регулаторен принцип, който следва да се насърчава от националните регулаторни органи“. Горепосоченият ангажимент беше поет в нейната декларация относно неутралния характер на интернет, когато през 2009 г. беше приет пакетът от 2009 г. за телекомуникациите (*ОВ С 308, 18.12.2009 г., стр. 2*).

¹ Белгийското председателство представи своя доклад за напредъка през декември 2010 г. ([16835/10](#)), а унгарското председателство — през май 2011 г. ([10296/11](#)).

В тези заключения Съветът подчертава, наред с другото, необходимостта да се запази отвореният и неутрален характер на интернет и неутралността на интернет да се разглежда като цел на политиките. Той приветства намерението на Комисията да извърши, въз основа на изследванията на Органа на европейските регулатори в областта на електронните съобщения (ОЕРЕС), оценка на нуждата от по-строги мерки и при необходимост да публикува допълнителни насоки относно неутралността на интернет. Освен това той приветства ангажиментите на Комисията да наблюдава прилагането на регулаторната рамка на ЕС за електронните съобщителни мрежи и услуги и да изготви до 2012 г. кодекс на съществуващите онлайн права в ЕС.

Комисията се приканва, наред с другото, да извърши оценка, съвместно с ОЕРЕС, на наблюдаваните в държавите членки несъответствия между обявената и действителната скорост на връзката с интернет и до 2012 г. да докладва на Съвета и на Парламента за положението в тази област. Освен това Комисията се приканва да предостави допълнителна информация за добри практики в областта на управлението на трафика и за начина, по който да се отговори на изискванията на глобалните доставчици на услуги във връзка с качеството и ценообразуването на услугите.

ДРУГИ ВЪПРОСИ (Телекомуникации)

Програма в областта на цифровите технологии за Европа

Комисията представи на Съвета актуалното състояние във връзка с изпълнението на програмата в областта на цифровите технологии.

Конференция на министрите на тема „Перспективи за развитието на пазара на електронните съобщения в ЕС“

Председателството информира Съвета относно конференцията на министрите на тема „Перспективи за развитието на пазара на електронните съобщения в ЕС“, проведена на 19—20 октомври 2011 г. във Варшава ([18159/11](#)).

Шеста конференция на министрите по въпросите на електронното правителство

Председателството информира министрите за шестата конференция на министрите по въпросите на електронното правителство, проведена в Познан на 17—18 ноември 2011 г. ([18290/11](#)).

Универсалната услуга в електронните съобщения

Комисията представи на Съвета съобщението си относно резултатите от обществената консултация за ролята на универсалната услуга в електронните съобщения ([17466/11](#)).

Отворени данни

На открито заседание Комисията представи на Съвета съобщението си относно отворените данни — двигател на иновации, растеж и прозрачно управление, проект за решение относно повторното използване на информация на Комисията и предложение за преразглеждане на директивата относно повторната употреба на информацията в обществения сектор.

Механизъм за свързване на Европа

На открито заседание Комисията представи на Съвета предложението си за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоки за трансевропейските телекомуникационни мрежи и за отмяна на Решение № 1336/97/ЕО ([16006/11](#)).

Мрежа за електронни съобщения

Комисията информира Съвета за актуалното състояние на прилагането на мрежата за електронни съобщения ([18169/11](#)).

Работна програма на предстоящото председателство

Делегацията на Дания информира Съвета за работната си програма в областта на телекомуникациите. Работата му ще бъде съсредоточена по-специално върху регламента относно роуминга, предложението за Механизъм за свързване на Европа, директивата за информацията в общественния сектор, регламента относно ENISA и предстоящото преразглеждане на директивата за електронния подпис.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ТРАНСПОРТ

Споразумение със САЩ за насърчаване и използване на спътниковите навигационни системи „Галилео“ и GPS

Съветът разреши сключването на споразумение със САЩ, което създава рамка за сътрудничество в насърчаването, осигуряването и използването на спътниковите навигационни системи „Галилео“ и GPS и свързаните с тях приложения ([11575/11](#)). Това решение следва приключването на вътрешните процедури на държавите членки и съгласието на Европейския парламент.

Споразумението, подписано през юни 2004 г. и временно прилагано от ноември 2008 г., има за цел по-специално да осигури оперативна и радиочестотна съвместимост, достъп до сигнали, консултации преди установяването на норми и изисквания за сертифициране, лицензиране или изисквания от техническо естество, и недискриминация при търговията със съответните стоки и услуги.

Атинска конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море*

Съветът прие две решения ([8663/11](#)+ [16974/2/11 REV 2](#)), в които се предвижда присъединяването на Европейския съюз към протокола от 2002 г. към Атинската конвенция от 1974 г. относно превоза на пътници и личния им багаж по море, след съгласието на Европейския парламент. В решенията, едното от които обхваща транспортната част на протокола, а другото — гражданскоправната част, също се предвижда, че държавите членки следва, ако е възможно, да се присъединят към протокола едновременно със Съюза, т.е. до 31 декември 2011 г.

Предмет на протокола са отговорността и застрахователни въпроси, както и свързаните с тях правни аспекти. Той ще осигури по-големи права на обезщетение на пътниците, по-специално чрез предвиждане на строга отговорност за превозвача и чрез включване на задължителна застраховка с право на пряк иск спрямо застрахователите до определени граници. Освен това в него се съдържат правила относно компетентния съд и признаването и изпълнението на съдебни решения.

За повече подробности, вж. съобщение за печата [8395/11](#), стр. 11—12.

Приравнителни механизми за прелитания над Сибир

Представителите на правителствата на ЕС, които заседават в рамките на Съвета, одобриха заключенията относно създаването на приравнителен механизъм, чиято цел е да се избегнат нарушения на конкуренцията между превозвачите от ЕС, след като влезе в сила споразумение с Русия за постепенното премахване на таксите, платими на руските превозвачи за използването на транссибирски маршрути (вж. съобщение за печата [17398/11](#), стр. 21).

В съответствие с приравнителния механизъм превозвачите от ЕС, които обслужват нови честоти без да дължат такива плащания, ще внасят средства във фонд, постъпленията в който ще бъдат преразпределени между превозвачите от ЕС, които все още трябва да извършват плащания по силата на действащи споразумения с руски превозвачи по време на преходния период до 1 януари 2014 г.

Споразумението с Русия ще влезе в сила на първия ден от месеца след датата на вземане на решението за присъединяване на Русия към Световната търговска организация, което се очаква да стане през декември тази година. От този ден — т.е. вероятно от 1 януари 2012 г. — новите обслужвани честоти по транссибирските маршрути ще бъдат освободени от търговски такси за превозвачи от ЕС, като таксите съгласно действащите споразумения за прелитанията с търговска цел ще бъдат премахнати най-късно до 1 януари 2014 г. Освен това всички такси, които се плащат на руските власти, ще трябва да бъдат прозрачни и съобразени със съответните разходи и не трябва да водят до дискриминация на външните авиолинии.

Статистически данни за автомобилния превоз на товари

Съветът прие преработен текст на регламента от 1998 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари ([PE 61/11](#)). Преработеният текст привежда регламента в съответствие с Договора от Лисабон що се отнася до делегирането на правомощия на Комисията, като същевременно обединява в един акт досегашните изменения на регламента.

СОЦИАЛНА ПОЛИТИКА

Статистически данни за доходите и условията на живот

Съветът реши да не се противопоставя на приемането на регламент на Комисията за изпълнение на Регламент 1177/2003 относно статистическите данни на ЕС за доходите и условията на живот ([14914/11](#)).

Регламентът на Комисията подлежи на т. нар. процедура по регулиране с контрол. Това означава, че след като Съветът е дал одобрението си, Комисията може да го приеме, освен ако Европейският парламент не се противопостави.

ЕВРОПЕЙСКО ИКОНОМИЧЕСКО ПРОСТРАНСТВО

Изменение на приложение IV (Енергетика) към Споразумението за ЕИП

Съветът прие решение относно позицията, която следва да заеме Европейският съюз в рамките на Съвместния комитет на Европейското икономическо пространство (ЕИП) във връзка с изменение на приложение IV (Енергетика) към Споразумението за ЕИП. Чрез това изменение Директива 2009/28/ЕС за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници ще бъде включена в споразумението ([16720/11](#)).

ЗАЕТОСТ

Мобилизиране на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията за Италия

Съветът прие решения за заделяне на 3,92 млн. евро от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията в подкрепа на съкратените работници от италианския строителен сектор в резултат от спада на частните инвестиции в жилищно строителство вследствие на световната финансова и икономическа криза.

ВЪТРЕШЕН ПАЗАР

Директива за безопасността на детските играчки — технически изменения

Съветът реши да не се противопоставя на приемането от Комисията на директива за изменение на Директива 2009/48/ЕО относно безопасността на детските играчки, за да бъдат адаптирани граничните стойности на миграция за кадмия.

Проектът за директива подлежи на процедурата по регулиране с контрол. Това означава, че след като Съветът е дал одобрението си, Комисията може да го приеме, освен ако Европейският парламент не се противопостави.

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

Антидъмпинг — Компресори — Китай

Съветът прие регламент за изясняване на обхвата на действие на окончателното антидъмпингово мито, наложено с Регламент № 261/2008 върху вноса на някои компресори с произход от Китай ([17055/11](#)).

ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВИ ВЪПРОСИ

Увеличение на процентите на съфинансиране за средствата на ЕС

Съветът прие регламент, предвиждащ временно увеличение на процентите на съфинансиране на ЕС от структурните фондове и кохезионния фонд за държавите членки, които изпитват финансови затруднения ([66/11](#) + [18038/11 ADD 2](#)). Това стана след споразумение на първо четене с Европейския парламент. Основната цел на новите правила е да улесни използването на средствата от кохезионната политика на ЕС и по този начин да смекчи въздействието на финансовата криза върху реалната икономика, пазара на труда и гражданите.

Съветът прие също регламент за изменение на общите правила относно Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и кохезионния фонд ([65/11](#) + [18036/11 ADD 1](#)) след споразумение на първо четене с Европейския парламент. Основната цел на новия регламент е да внесе яснота в действащия общ регламент относно кохезионната политика по отношение на използването на възстановимата помощ в контекста на финансовия инженеринг в рамките на структурните фондове.

За повече подробности вж. [18512/11](#).

ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ

Местен граничен трафик в Калининградска област

Съветът прие регламент за изменение на Регламент № 1931/2006 по отношение на включването на Калининградска област и определени полски административни региони в граничния район, за който се прилага режимът за местния граничен трафик ([17894/11](#) + [ADD 1](#)).

Предложените изменения имат за цел да улеснят преминаването на границата в Калининградска област на Руската федерация с население от почти един милион души, която се превърна в единствения анклав в ЕС в резултат на разширяването му през 2004 г.

В първоначалния регламент, приет през 2006 г., за лицата, живеещи в граничен регион, се предвижда дерогация от общите правила за гранични проверки, заложи в Кодекса на шенгенските граници, за да се гарантира, че границите между държавите — членки на ЕС, и съседните на тях държави извън ЕС не създават излишни препятствия пред търговския, социалния и културния обмен или регионалното сътрудничество.

ОБЩА ПОЛИТИКА ЗА СИГУРНОСТ И ОТБРАНА

Борба срещу пиратството в Африканския рог

Съветът одобри концепцията за нова мисия по линия на общата политика за сигурност и отбрана в подкрепа на изграждането на регионален морски капацитет в региона на Африканския рог и държавите в западната част на Индийския океан.

За повече подробности вж. [18321/11](#).
