



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**



10479/12

(OR. en)

PRESSE 227

PR CO 33

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3171-во заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Люксембург, 7 и 8 юни 2012 г.

Председатели **г-н Henrik DAM KRISTENSEN**
Министър на транспорта на Дания
г-н Ole SOHN
Министър по въпросите на бизнеса и растежа на Дания

З А П Е Ч А Т А

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

10479/12

Основни резултати от заседанието на Съвета

Транспорт:

Съветът постигна съгласие по частичен общ подход по проекта за регламент за създаване на **Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)** — бъдещият инструмент за финансиране на трансевропейските мрежи (TEN) в транспортния, енергийния и телекомуникационния сектор. Проектът за регламент определя условията, методите и процедурите за финансовото участие на Съюза в проектите в рамките на трансевропейските мрежи, а стратегиите за развитие, приоритетите и мерките за изпълнение по отношение на различните сектори са определени в конкретните за всеки сектор насоки на политиката, които ще бъдат приети отделно.

Съветът постигна съгласие и по частичен общ подход по проекта за регламент за определяне на нова рамка за финансиране и управление на **европейските системи за спътникова навигация (EGNOS и „Галилео“)** за периода 2014—2020 г. В проекта за регламент се определят дейностите, които ще се финансират, отговорността за различните задачи по управлението и правилата относно възлагането на обществени поръчки.

Тези два общи подхода са само частични, тъй като не обхващат финансовите пакети или други финансови разпоредби, които зависят от резултатите от текущите преговори по следваща многогодишна финансова рамка.

Освен това министрите на транспорта постигнаха съгласие по общ подход за проект за регламент за актуализиране на Директивата от 2002 г. относно **експлоатационните ограничения** на летищата в ЕС, който има за цел да се ограничи **шумовото замърсяване, причинено от въздухоплавателните средства**. С актуализацията се хармонизират, изясняват и подобряват общите правила за това как трябва да се вземат решенията за такива ограничения.

Накрая, Съветът проведе дебат относно последващите действия във връзка с пилотния проект „**Син пояс**“, осъществен през 2011 г., чиято цел е опростяването на административните процедури за морския транспорт между разположените в ЕС пристанища чрез използване на съвременни способности за наблюдение.

Телекомуникации

*Министрите проведоха открит ориентационен дебат по предложението за повторна употреба на **информация от общественения сектор** и взеха под внимание доклада на председателството за напредъка.*

*Съветът проведе открит ориентационен дебат по проект за регламент относно насоки за трансевропейските **телекомуникационни мрежи** и взе под внимание доклада на председателството за напредъка.*

*Без обсъждане Съветът прие заключения относно **участието на ЕС във Всемирния пощенски съюз**.*

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	6
------------------------	----------

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ХОРИЗОНТАЛНИ И ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ	9
Механизъм за свързване на Европа за финансиране на трансевропейските мрежи	9
Финансиране и управление на европейските системи за спътникова навигация.....	12
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ	15
Свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата	15
КОРАБОПЛАВАНЕ	17
Прилагане на Морската трудова конвенция.....	17
Пилотен проект „Син пояс“	19
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ	21
Информация от общественния сектор	21
Трансевропейски телекомуникационни мрежи	22
ДРУГИ ВЪПРОСИ	24

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ТРАНСПОРТ

- Сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства — преработен текст на правилата за прилагане
- Авиационно споразумение с Република Молдова*

ЯДРЕНА БЕЗОПАСНОСТ

- Споразумение за сътрудничество Евратом—Южна Африка
- 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.

ПОЩЕНСКИ УСЛУГИ

- Участие на ЕС във Всемирния пощенски съюз 28

ОКОЛНА СРЕДА

- Търговия с видове от дивата фауна и флора 29

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ХРАНИТЕ

- Храни за уязвими лица — общ подход 29

УЧАСТНИЦИ

Белгия:

Г-н Olivier BELLE

Заместник постоянен представител

България:

Г-н Ивайло МОСКОВСКИ

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Г-н Валери БОРИСОВ

Заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Чешка република:

Г-н Pavel DOBEŠ

Министър на транспорта

Г-н Jakub DÜRR

Заместник постоянен представител

Дания:

Г-н Henrik Dam KRISTENSEN

Министър на транспорта

Г-н Ole SOHN

Министър по въпросите на бизнеса и растежа

Г-н Jacob HEINSEN

Постоянен секретар

Г-жа Lisbet DYERBERG

Държавен секретар по въпросите на търговското право, Министерство на бизнеса и растежа

Германия:

Г-н Peter RAMSAUER

Федерален министър на транспорта, строителството и градското развитие

Г-н Guido PERUZZO

Заместник постоянен представител

Естония:

Г-н Juhan PARTS

Министър на икономиката и комуникациите

Ирландия:

Г-н Leo VARADKAR

Министър на транспорта, туризма и спорта

Г-н Pat RABBITTE

Министър на съобщенията, енергетиката и природните ресурси

Гърция:

Г-н Aristeidis BOURDARAS

Генерален секретар по инфраструктурата, транспорта и мрежите

Г-н Andreas PAPASTAVROU

Заместник постоянен представител

Испания:

Г-жа Ana María PASTOR JULIÁN

Министър на транспорта и благоустройството

Г-н Víctor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Държавен секретар за телекомуникациите и по въпросите на информационното общество

Г-н Rafael CATALÁ POLO

Държавен секретар за планирането и инфраструктурата

Франция:

Г-жа Nicole BRICQ

Министър на екологията, устойчивото развитие и енергетиката

Г-жа Fleur PELLERIN

Министър, отговарящ за малките и средните предприятия, иновациите и цифровата икономика, Министерство на промишленото възстановяване

Италия:

Г-н Mario CIACCIA

Заместник-министър на инфраструктурата и транспорта

Г-н Massimo VARI

Държавен секретар по въпросите на икономическото развитие

Кипър:

Г-н Efthemios FLOURENTZOU

Министър на комуникациите и благоустройството

Латвия:

Г-н Aivis RONIS

Министър на транспорта

Г-н Edmunds SPRŪDŽS

Министър на околната среда и регионалното развитие

Литва:

Г-н Rimvydas VAŠTAKAS

Заместник-министър на транспорта и комуникациите

Люксембург:

Г-н Claude WISELER

Министър по въпросите на устойчивото развитие и инфраструктурата

Г-н François BILTGEN

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 Pál VÖLNER

Държавен секретар, Министерство на националното развитие

Малта:

Г-н Patrick MIFSUD

Заместник постоянен представител

Нидерландия:

Г-жа Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Министър на инфраструктурата и околната среда

Г-н Derk OLDENBURG

Заместник постоянен представител

Австрия:

Г-жа Doris BURES

Федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите

Г-н Harald GÜNTHER

Заместник постоянен представител

Полша:

Г-н Maciej JANKOWSKI

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

Г-жа Małgorzata OLSZEWSKA

Заместник държавен секретар, Министерство по въпросите на администрацията и цифровизацията

Португалия:

Г-н Sérgio MONTEIRO

Държавен секретар за благоустройството, транспорта и комуникациите

Г-н Pedro COSTA PEREIRA

Заместник постоянен представител

Румъния:

Г-н Dan NICA

Министър на комуникациите и информационното общество

Г-н Valentin PREDA

Държавен секретар, Министерство на транспорта и инфраструктурата

Словения:

Г-н Igor ŠALAMUN

Държавен секретар, Министерство на инфраструктурата и териториалното планиране

Г-н Uroš VAJGL

Заместник постоянен представител

Словакия:

Г-н Ján POČIATEK

Министър на транспорта, строителството и регионалното развитие

Г-н Alexander MICOVČIN

Заместник постоянен представител

Финландия:

Г-жа Merja KYLLÖNEN

Министър на транспорта

Г-жа Krista KIURU

Министър по въпросите на жилищната политика и комуникациите

Швеция:

Г-жа Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Министър на инфраструктурата

Г-н Daniel JOHANSSON

Държавен секретар, Министерство на предприемачеството, енергетиката и комуникациите

Обединено кралство:

Г-жа Justine GREENING

Министър на транспорта

Г-н Andy LEBRECHT

Заместник постоянен представител

Комисия:

Г-н Сийм КАЛАС
Г-жа Нели КРУС

Заместник-председател
Заместник-председател

Правителството на присъединяващата се държава беше представено, както следва:

Хърватия:

Г-н Siniša Hajdaš DONČIĆ

Министър на морското дело, транспорта и
комуникациите

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ХОРИЗОНТАЛНИ И ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ

Механизъм за свързване на Европа за финансиране на трансевропейските мрежи

Съветът постигна съгласие по частичен общ подход по проекта за регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) — бъдещият инструмент за финансиране на трансевропейските мрежи (TEN) в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите ([11236/12](#)). Проектът за регламент определя условията, методите и процедурите за финансовото участие на Съюза в проектите в рамките на трансевропейските мрежи, а стратегиите за развитие, приоритетите и мерките за изпълнение по отношение на различните сектори са определени в конкретните за всеки сектор насоки на политиката, които ще бъдат приети отделно. Съветът вече постигна съгласие по общ подход за насоките за транспортния сектор (насоки за TEN-T: [8047/12](#)). Насоките за енергийния и телекомуникационния сектор обаче все още са обект на обсъждане.

Основният нерешен въпрос се отнася до исканията на няколко делегации за разширяване на възможностите за **финансиране на пътни проекти** чрез отпускане на безвъзмездни средства. Частта относно транспорта в Регламента за МСЕ е силно съсредоточена върху финансирането на железопътния транспорт и вътрешните водни пътища, но при определени условия предвижда възможност и за финансирането на пътни проекти с безвъзмездни средства. В първоначално представеното от председателството компромисно предложение ([10564/12](#)) в това отношение се предлагаша най-много възможности за държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, но също и възможности за държавите членки без железопътна мрежа.

В резултат на обсъжданията Съветът постигна съгласие да добави държавите членки, чиято железопътна мрежа е изолирана и не разполага с железопътен товарен транспорт на далечни разстояния, към случаите, в които могат да бъдат отпуснати безвъзмездни средства за пътни проекти. Освен това беше решено да се осигури съфинансиране в размер до 10 % на пътни работи при трансгранични участъци във всички държави членки. Всички тези възможности за финансиране обаче се подчиняват на общите условия за отпускане на безвъзмездни средства за проекти в рамките на TEN-T.

С цел да се постигне широко съгласие по окончателния компромисен текст, в допълнение към финансирането на пътни проекти Съветът увеличи процентите на съфинансиране за развитието на морските магистрали от 20 % на 30 % и добави свързването на морските пристанища към показателите за постигане на целта за подобряване на връзките и оперативната съвместимост.

Освен това, с оглед да се отговори на исканията на делегациите, в списъка на коридорите на основната мрежа, поместен в приложението към регламента, бяха въведени някои промени по отношение на железопътните или автомобилните участъци или пристанищата. В съображение ще бъде пояснено също така, че завършването на основната транспортна мрежа включва не само създаването на нова инфраструктура, но и рехабилитацията и модернизацията на съществуващата инфраструктура.

Някои делегации повдигнаха също въпроси, свързани с инструментите за финансиране и други разпоредби относно финансирането в рамките на Регламента за МСЕ. Тъй като тези въпроси не са част от сегашния общ подход обаче, ще трябва да бъдат разгледани на по-късен етап от бюджетните експерти. Една държава членка се въздържа за момента, в очакване на резултатите от финансовата част. Друга делегация също подчерта, че след като станат известни решенията по бюджета, може да се наложи отново да се обсъдят определени въпроси.

Бюджетът, който трябва да бъде предоставен за трансевропейските мрежи съгласно МСЕ, ще зависи от резултатите от преговорите по следващата многогодишна рамка и поради това все още не е включен в този частичен общ подход. Комисията предложи 50 млрд. евро за периода 2014—2020 г., от които 31,7 млрд. евро (в т.ч. 10 млрд. евро, предвидени в Кохезионния фонд) да бъдат предназначени за транспортния сектор, 9,1 млрд. евро — за енергийния сектор и приблизително същата сума — за телекомуникационния сектор. Освен това, разпоредбите за финансовата помощ чрез използването на иновационни финансови инструменти като облигации за проекти, предназначени да се мобилизират допълнителни инвестиции от публични и частни източници, все още са предмет на обсъждане в Европейския парламент в рамките на преговорите по новия финансов регламент на Съюза и поради това не са включени в този частичен общ подход.

ЕС ще участва във финансирането на проектите в различна степен, в зависимост от съответния сектор и вид действие. Максималните **проценти на финансиране** за транспортния сектор варират между 20 и 50 % от допустимите разходи. В енергийния сектор максималният процент е 50 %, но в определени случаи може да достигне и 75 %. В телекомуникационния сектор широколентовите мрежи могат да получат максимално финансиране до 50 %, а общите услуги и хоризонталните приоритети — до 75 %, докато Еурогеапа, цифровата платформа за европейското културно наследство, може да получи финансиране в размер до 100 %. Всички тези проценти могат да бъдат увеличени с до 10 процентни пункта за дейности, които имат междусекторни синергии или са особено ефикасни в борбата с изменението на климата.

За да **отговарят на условията** за получаване на помощ от МСЕ, проектите трябва да бъдат съобразени с изискванията, изложени в конкретните насоки за всеки сектор. По отношение на мерките в транспортния сектор в Регламента за МСЕ се уточняват допълнително критериите за допустимост за подкрепа под формата на безвъзмездни средства. В допълнение, в приложението към него се изброяват предварително набелязаните проекти от основната мрежа на TEN-T, включително системите за управление на движението и коридорите на основната мрежа, които ще получат между 80 и 85 % от бюджета, предвиден за транспорта в МСЕ. В енергийния сектор са допустими всички проекти, свързани с приоритетните коридори и области, изброени в приложението към регламента.

Общата цел на МСЕ е да спомогне за създаването на високоефективни и екологично устойчиви свързани мрежи в цяла Европа, с което да допринесе за икономическия растеж и социалното и териториалното сближаване в рамките на Съюза. С оглед на това МСЕ ще подкрепя проекти, които преследват следните конкретни секторни **цели**:

- транспорт: премахване на участъците със затруднения и попълване на липсващите звена; осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план; подобряване на интеграцията и връзките между различните видове транспорт и засилване на оперативната съвместимост.
- енергетика: подобряване на интеграцията на вътрешния енергиен пазар и на оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни мрежи; подобряване на сигурността на енергийните доставки; допринасяне за устойчивото развитие и опазването на околната среда.
- телекомуникации: изграждане на високоскоростни широколентови мрежи и развитие на трансевропейски инфраструктури на цифровите публични услуги.

Комисията представи предложението си през октомври 2011 г. ([16176/11](#)). Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемането на регламента, все още не е определил позицията си по предложението.

Финансиране и управление на европейските системи за спътникова навигация

Съветът постигна съгласие по частичен общ подход по проекта за регламент за определяне на нова рамка за финансиране и управление на европейските системи за спътникова навигация (EGNOS и „Галилео“) за периода на многогодишната финансова рамка 2014—2020 г. ([11105/12](#)). Регламентът ще замени сегашния основен регламент за европейските програми за спътникова навигация, приет през 2008 г. и обхващащ периода 2007—2013 г.

Вследствие на обсъжданията на министрите компромисното предложение на председателството ([10189/12](#)) беше леко изменено по отношение на разпоредбата за възлагането на подизпълнители съгласно правилата в областта на обществените поръчки. С цел да се стимулира участието на малките и средните предприятия беше уточнено, че възлагането на подизпълнители следва да се извършва чрез конкурентна тръжна процедура за подизпълнителите на подходящо равнище.

В допълнение, беше прието изявление относно дейностите, свързани с акредитацията на сигурността, в което Комисията се приканва да представи предложение с оглед да се гарантира осъществяването на независима проверка на съответствието на системите с изискванията за сигурност.

Комисията изтъкна, че има някои опасения във връзка със съгласувания в Съвета общ подход, по-специално що се отнася до липсата на делегиране на правомощия на Комисията за изменението на определени елементи от регламента.

Частичният подход все още трябва да бъде допълнен с разпоредба относно финансовия пакет. Една делегация, която по принцип подкрепя текста, се въздържа за момента, в очакване на решението по бюджетната част.

Програмите ще се **финансират** от бюджета на ЕС, като размерът на необходимите средства за периода 2014—2020 г. се изчислява на около 7,9 млрд. евро по текущи цени. Точният размер на финансиране, който ще предостави ЕС, не е посочен в частичния общ подход, тъй като ще зависи от резултатите от обсъжданията на следващата многогодишна финансова рамка. Допълнително финансиране може да бъде осигурено от държавите членки с цел да бъдат покрити допълнителни елементи в конкретни случаи. Трети държави и международни организации също могат да предоставят допълнителен принос.

Дейностите, които ще се финансират съгласно регламента, се отнасят до приключването на фазата на разгръщане на „Галилео“ (т.е. изграждането на космическите и наземните инфраструктури) и експлоатацията на системите „Галилео“ и EGNOS.

Задачите по **управлението** ще бъдат ясно разграничени между Комисията, Европейската космическа агенция и Европейската агенция за ГНСС:

- Комисията ще носи цялостната отговорност, като управлява средствата, организира делегирането на задачи, следи изпълнението на програмите и гарантира тяхната сигурност;
- Европейската агенция за ГНСС също ще отговаря за задачи, свързани с фазата на експлоатация на програмите „Галилео“ и EGNOS, включително управлението на програмите и пазарната реализация на услугите. Прилагането на процедурите за сигурност също ще бъде от нейната компетентност.
- Европейската космическа агенция ще отговаря за задачите, свързани по-конкретно с проектирането и възлагането на обществени поръчки във връзка със системата по време на фазата на разгръщане на програмата „Галилео“. Освен това тя ще си сътрудничи с Европейската агенция за ГНСС в експлоатацията на програмите „Галилео“ и EGNOS, по-специално по отношение на техническата помощ и бъдещото техническо разработване.

Проектът за регламент съдържа и правила относно **възлагането на обществени поръчки** в рамките на програмите, които насърчават възможно най-широкото участие в целия Съюз и гарантират условия на лоялна конкуренция. От участниците ще се изисква да възлагат за подизпълнение дял от поръчката.

Предложението беше представено от Комисията през декември 2011 г. ([17844/11](#)). Приемането му изисква одобрението както на Съвета, така и на Европейския парламент.

EGNOS („Европейската геостационарна служба за навигационно покритие“) повишава точността на гражданските услуги на глобалната позиционираща система (GPS), като географският ѝ район на действие е съсредоточен в Европа, с възможност за разширяване на обхвата в бъдеще и към други региони по света. EGNOS вече функционира и може да се използва както отворената услуга, така и услугата за безопасност на човешкия живот при въздухоплаването.

„Галилео“ ще бъде независима европейска програма за глобална спътникова навигация, която ще предоставя пет услуги:

- отворена услуга, която е безплатна за потребителите и предоставя сигнали за позициониране и синхронизация;
- търговска услуга за приложения за професионални или търговски цели, изискващи по-високи резултати спрямо тези, предлагани от отворената услуга;
- публично регулирана услуга, която използва силни, шифровани сигнали и е запазена за оправомощени от правителствените органи потребители;
- участие в международната услуга по търсене и спасяване, чрез откриване на сигнали за помощ; както и
- принос към услугите за наблюдение на целостта, насочени към потребители на приложения, свързани с безопасността на човешкия живот; функцията, свързана с безопасността на човешкия живот, която ще бъде осигурена в сътрудничество с американската GPS, дава възможност на потребителите, за които безопасността е от първостепенно значение, например авиокомпаниите или морските дружества, да бъде сигнализирано в случай на отклонение от определени граници на точност.

Първоначалните услуги (отворената услуга, публично регулираната услуга и услугата по търсене и спасяване) трябва да функционират до 2014—2015 г. Системата ще действа изцяло, когато и всички спътници бъдат изведени в орбита. Това би трябвало да се постигне през 2019—2020 г.

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата

Съветът постигна съгласие по общ подход за проект за регламент за актуализиране на Директивата от 2002 г. относно експлоатационните ограничения на летищата в ЕС, който има за цел да се ограничи шумовото замърсяване, причинено от въздухоплавателните средства ([10897/12](#)). С тази актуализация допълнително се хармонизират, поясняват и подобряват общите правила за това как трябва да се вземат решенията за такива ограничения. Правилата, които се основават на одобрените от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) принципи, известни като „балансиран подход“, обхващат по-конкретно оценката и управлението на шума от въздухоплавателните средства и са предназначени да определят най-рентабилния начин за справяне с шума от въздухоплавателните средства на всяко отделно летище, като до експлоатационните ограничения ще се прибегва единствено в краен случай. Този законодателен акт обаче не установява конкретни прагове на шум, чието определяне продължава да бъде от компетентността на националните или местните органи. Регламентът се прилага единствено за по-големите летища, на които има повече от 50 000 движения на граждански въздухоплавателни средства на година.

Една делегация обаче би предпочела законодателният акт да бъде под формата на директива, а не регламент. Освен това тя все още има някои опасения във връзка с правото на Комисията да преразглежда решенията относно експлоатационните ограничения.

Проектът за регламент въвежда две основни промени:

- Преди прилагането на експлоатационното ограничение Комисията ще има **право да разгледа процедурата**, която компетентният орган е следвал **при въвеждането на ограничението**. Ако Комисията счете, че процедурата не е съобразена с изискванията на регламента, тя ще изпрати уведомление до органа, който трябва надлежно да вземе предвид нейните забележки. Тази нова разпоредба за разглеждане има за цел да намали риска от международни спорове, в случай че превозвачи от държави, които са извън ЕС, бъдат засегнати от ограниченията. Делегациите не приеха първоначалното предложение на Комисията да получи правото да прекратява свързани с шума експлоатационни ограничения, които са предложени от дадена държава членка.

- По-строги прагове на шум ще се прилагат към определението за „**слабо съобразени въздухоплавателни средства**“, така че да бъде отразена модернизацията на флота и да се насърчава постепенното извеждане от експлоатация на по-остарели, по-шумни въздухоплавателни средства. Понятието „слабо съобразено въздухоплавателно средство“ обозначава категория въздухоплавателни средства, чието ниво на шум е съвсем малко по-ниско от максимално допустимото ниво на шум, установено от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Маржът, с който нивото на шум на въздухоплавателното средство е по-ниско от максимално допустимото ниво, представлява критерий за определянето на въздухоплавателното средство като „слабо съобразено“. Новото определение постепенно увеличава маржа, така че да включва въздухоплавателни средства, които преди това биха били считани за напълно съобразени: докато при сегашните правила маржът е 5 EPNdB (ефективно доловими шумови децибели) или по-малко, то същият първоначално ще бъде увеличен на по-малко 8 EPNdB, а след четири години — на по-малко от 10 EPNdB. Експлоатационните ограничения, засягащи слабо съобразени въздухоплавателни средства, ще стимулират авиокомпаниите, които използват подобни въздухоплавателни средства, да ги заменят с по-безшумни въздухоплавателни средства, тъй като в противен случай няма да могат повече да летят до съответното летище.

В допълнение, новият текст изисква органите, които отговарят за вземането на решения относно експлоатационните ограничения, да бъдат независими спрямо пряко засегнатите от мярката страни. В него се поставя по-силен акцент и върху необходимостта при обмислянето на свързани с шума експлоатационни ограничения на отделните летища да се вземат предвид евентуалните последици за цялата европейска авиационна мрежа.

Регламентът има за цел да намери баланс между интересите на гражданите да бъдат защитени от шума на въздухоплавателните средства, от една страна, и потребностите на въздушния транспорт, от друга страна. Актуализацията на директивата от 2002 г., която представляваше първата стъпка към хармонизирането на въвеждането в ЕС на свързани с шума експлоатационни ограничения, се счита за необходима по-специално с цел да се отчетат нарастващите проблеми с капацитета във въздушния транспорт и да се гарантира рентабилността на мерките за намаляване на шума.

Предложението, представено от Комисията през декември 2011 г. ([18010/11](#)), е част от „пакет за летищата“, който включва също и предложения относно наземните услуги и разпределянето на слотове и разглежда две основни предизвикателства: капацитета на летищата и качеството на летищните услуги. Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемането на регламента, все още не е определил позицията си по предложението.

КОРАБОПЛАВАНЕ

Прилагане на Морската трудова конвенция

Съветът взе под внимание актуалното състояние по отношение на двете предложения за директиви, в които се определят отговорностите на държавата на знамето, от една страна, и на държавата на пристанището, от друга страна, по отношение на **прилагането на Морската трудова конвенция**, приета през 2006 г. от Международната организация на труда (МОТ).

Подготвителните органи на Съвета едва наскоро започнаха обсъждането на предложенията на Комисията ([8241/12](#) и [8239/12](#)). Изготвеният от председателството доклад за напредъка ([9863/12](#)) показва, че като цяло държавите членки приветстваха предложенията, но въпреки това бяха изразени някои опасения по повод липсата на оценки на въздействието, необходимостта да се избегне допълнителната административна тежест и необходимостта от по-тясно придържане към формулировките на Морската трудова конвенция. В доклада са изложени и няколко други въпроса, повдигнати от държавите членки във връзка с всяко от предложенията.

Някои делегации взеха думата, за да подчертаят определени въпроси, споменати в доклада за напредъка. По отношение на предложението относно държавата на знамето има искане за евентуално освобождаване от редовни инспекции на по-малките кораби. Във връзка с предложението относно държавата на пристанището се почувства необходимост от пояснение по отношение на положението с държавите членки, които не са ратифицирали Морската трудова конвенция, и по отношение на въвеждането на клауза, предотвратяваща каквото и да било снишаване на нивото на социална закрила на работниците в резултат на прилагането на директивата. Друг въпрос, който буди безпокойство, е възможността кораби, плаващи под знамето на държава, която не е ратифицирала група от конвенции, да бъдат подлагани на допълнителни инспекции по всяко време, освен редовните инспекции.

Министрите възложиха на подготвителните органи на Съвета да продължат с разглеждането на предложенията.

Проектът за директива относно **държавата на знамето** има за цел да гарантира, че държавите членки изпълняват задълженията си като държави на знамето да осъществяват мониторинг на спазването от корабите, плаващи под тяхно знаме, на изискванията на Директива 2009/13/ЕО, която инкорпорира голяма част от Морската трудова конвенция в правото на ЕС. Новата директива е необходима, тъй като директивата от 2009 г., която изпълнява споразумение между социалните партньори на Съюза по отношение на Конвенцията, не обхваща прилагането.

В предложението за директива се изисква държавите на знамето да създадат механизми за инспекция, за да гарантират мониторинга на спазването, постановява се, че персоналът, който отговаря за осъществяването на този мониторинг, трябва да разполага с необходимата професионална компетентност и независимост и се предвижда процедура на жалби. По този начин предложението възприема разпоредбите за прилагане от Морската трудова конвенция.

Новата директива ще допълни не само Директива 2009/13, но и действащата директива относно отговорностите на държавата на знамето (Директива 2009/21), която въвежда в правото на ЕС схемата на Международната морска организация за одит на държавата на знамето и въвежда сертифициране на националните морски власти по отношение на качеството, но не покрива социалните аспекти, с които се занимава конвенцията на МОТ.

В допълнение към проекта за директива относно отговорностите на държавата на знамето за прилагане на морските социални правила се предлага да се измени и Директива 2009/16 относно **държавния пристанищен** контрол. Докато изпълнението на международните морски стандарти е задача главно на държавите на знамето, държавният пристанищен контрол играе ролята на нещо като „предпазна мрежа“, гарантирайки намесата на държавата на пристанището, когато държавата на знамето не е изпълнила тази задача. Подобна система на държавен пристанищен контрол, основана на инспекции и прилагане на общи критерии и хармонизирани процедури, беше въведена в Съюза с Директива 2009/16/ЕО с цел да се отстранят корабите, които не отговарят стандартите, и да се гарантира спазването на международното морско законодателство и морското законодателство на Съюза. Тази директива вече се позовава на социалните стандарти на МОТ, но трябва да бъде актуализирана с оглед на привеждането ѝ в съответствие с изискванията на Морската трудова конвенция по отношение на отговорностите на държавата на пристанището.

Актуализацията се отнася по-конкретно до включването на нови документи, които подлежат на проверка, а именно „морското трудово свидетелство“ и „декларацията за спазване на морските трудови норми“, разширяването на инспекциите, така че да обхващат и други изисквания на Морската трудова конвенция, обработването на жалби и включването на тежко или многократно нарушение на изискванията на Морската трудова конвенция като основание за задържане на даден кораб. Освен това ще бъдат въведени новите правила относно делегираните и изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, за да се вземат предвид новите процедури, установени в Договора от Лисабон, които влязоха в сила след приемането на директивата от 2009 г.

Морската трудова конвенция на МОТ има за цел да гарантира достойни условия на труд и живот на борда на корабите и да ограничи социалния дъмпинг, като по този начин се осигури лоялна конкуренция за корабособствениците, които зачитат правата на морските лица. Конвенцията обхваща въпроси като минималните изисквания към морските лица за работа на борда на кораб; условията на наемане на работа; жилищните помещения, съоръженията за отдих, храната и сервирането; защитата на здравето, медицинското обслужване, благосъстоянието и социалното осигуряване; както и приложението и изпълнението.

Пилотен проект „Син пояс“

Съветът проведе открит дебат относно пилотния проект „Син пояс“, който беше осъществен през 2011 г. с цел насърчаване на морския транспорт между разположените в ЕС пристанища („морски транспорт на къси разстояния“). Замисълът на идеята „син пояс“ е да се създаде пространство за морски транспорт без бариери за търговията в рамките на ЕС чрез опростяване и ускоряване на административните процедури посредством използване на съвременни технически способности за наблюдение.

Пилотният проект, осъществен от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), използва системата на ЕС за обмен на морска информация „SafeSeaNet“ за предаване на митническите органи на данни относно движението на корабите. Оценката на проекта показва, че подходът „син пояс“ дава възможност за надеждно наблюдение на движението на корабите и може да се използва за опростяване на процедурите (пълният доклад за оценка на пилотния проект се намира на уебсайта на ЕАМБ: <http://www.emsa.europa.eu>; за резюме вж. [10418/12](#)).

Целта на дебата, основан на съставената от председателството бележка за обсъждане ([9791/12](#)), беше да се предоставят насоки за възможните последващи мерки. Като цяло министрите бяха за това осъществяването на проекта да продължи и идеята „син пояс“ да се разработи допълнително.

Интегрирането на услугите „син пояс“ в постоянна правна рамка също получи широка подкрепа, макар и няколко делегации да подчертаха необходимостта от внимателна оценка на разходите и ползите, преди да се пристъпи към законодателна дейност. Много делегации изтъкнаха, че трябва да се избегне дублирането на работата и да се гарантира рентабилността на мерките. Беше почертано и значението на по-гъвкавите митнически процедури и необходимостта от съответния преглед на митническото законодателство на ЕС. Някои държави членки поискаха да се постави по-ясен акцент върху крайната цел за създаване на истински вътрешен пазар за морския транспорт.

С оглед да се подобри координацията между различните заинтересовани органи, редица държави членки изтъкнаха, че осведомеността за идеята „син пояс“ следва да се повиши чрез предоставянето на подходяща информация. Тук отново беше подчертана ключовата роля на митнически органи. Някои делегации напомниха за обслужването на „едно гише“, което дава възможност необходимата информация и доклади да се предоставят само веднъж на дадена централна точка за контакт, като средство за подобряване на координацията и хармонизирането. Освен това повечето делегации изразиха подкрепа за идеята обслужването на „едно гише“ да се разшири отвъд комуникацията между корабите, корабните оператори и националните органи, така че да включва всички заинтересовани страни в сектора на морския транспорт, при условие че се гарантира неприкосновеността на чувствителните данни. Въпреки това някои делегации предупредиха, че подобно разширяване може да се окаже твърде прибрзано, ако преди това не се придобие достатъчно опит със сегашните правила за обслужването на „едно гише“, които трябва да се прилагат едва от средата на 2015 г.

Председателството резюмира мненията на държавите членки в обобщен документ ([11204/12](#)).

Идеята „син пояс“ и стартирането на пилотния проект бяха одобрени от Съвета през декември 2010 г. (заключенията са изложени в [16266/10](#)). Комисията включи инициативата „син пояс“ в Бялата си книга относно пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство ([8333/11](#)).

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

Информация от общественния сектор

Съветът взе под внимание доклада на председателството за напредъка ([10403/12](#)) в извършената до този момент работа, а министрите проведеха открит ориентационен дебат по тази тема.

През декември 2011 г. Комисията представи предложението си за преработване на Директива 2003/98/ЕО относно повторната употреба на информацията в общественния сектор (директива за ИОС) ([18555/11](#)). То е част от Програмата в областта на цифровите технологии за Европа и стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

Министрите съсредоточиха изказванията си по-специално върху следните два въпроса, подготвени от председателството: какъв е най-добрият начин за стимулиране на единния пазар и програмата за растеж чрез директивата за ИОС и как може чрез изменената директива за ИОС да се насърчи балансиран подход за намаляване на разходите за стопанските субекти, ползващи достъп до повторно използвани данни, като същевременно се отговори на потребността на органите от общественния сектор да покриват разходите си (вж. [9959/12](#)).

Информацията в общественния сектор е единственият най-голям източник на информация в Европа. Той се създава и събира от обществени органи и включва дигитални карти, метеорологични, прави, финансови и икономически данни, както и данни за движението по пътищата и други видове данни. Голяма част от необработените данни могат да бъдат повторно употребени или интегрирани в нови продукти и услуги, които използват всекидневно, като например навигационни системи, прогнози за времето, финансови и застрахователни услуги.

Целта на това предложение е да се премахнат съществуващите и нововъзникващите разлики между държавите членки в употребата на информация от общественния сектор, които пречат на реализирането на пълния икономически потенциал на този източник. Освен това с предложението се цели да се улесни създаването на продукти и услуги в рамките на целия Съюз, основаващи са на ИОС, както и да се гарантира ефективната трансгранична употреба на ИОС за продукти и услуги с добавена стойност.

Предложението на Комисията за изменение съдържа по-специално три нови основни елемента: разширяване на обхвата, за да бъдат включени и културните институции, задължение да се разрешава повторната употреба на съществуващи документи с право на достъп, държани от органи в общественния сектор, и правила за въвеждане на такси за повторна употреба.

Предложението беше разгледано на няколко заседания на работна група „Телекомуникации и информационно общество“. Като цяло делегациите оценяват положително предложението и подкрепят неговите цели. Обсъжданията се съсредоточиха върху разширяването на обхвата и върху границите и правилата за искане на такси над пределните разходи. По-нататъшната работа по това досие ще продължи по време на кипърското председателство. Гласуването в Комисията по промишленост, изследвания и енергетика (ITRE) на Европейския парламент е насрочено за септември 2012 г.

Трансевропейски телекомуникационни мрежи

Съветът проведе открит ориентационен дебат по проект за регламент относно насоки за трансевропейските телекомуникационни мрежи и взе под внимание доклада на председателството за напредъка ([10451/12](#)).

Министрите съсредоточиха обсъжданията си по-специално върху критериите, които да се използват при подбора на проекти в сферата на широколентовите връзки, и върху видовете инфраструктура, която може да се използва за европейски трансгранични цифрови услуги (вж. [9963/12](#)).

Комисията представи предложението си през октомври 2011 г. ([16006/11](#)). С регламента ще бъдат установени насоки, обхващащи целите и приоритетите, предвидени за широколентови мрежи и за инфраструктури за цифрови обществени услуги. Чрез насоките ще бъдат набелязани проекти от общ интерес в това отношение.

В областта на широколентовите мрежи проектите от общ интерес следва да подкрепят внедряването на високоскоростни или много високоскоростни широколентови мрежи. Това ще допринесе да се постигнат целите на Програмата в областта на цифровите технологии за Европа до 2020 г за всеобхватно покритие при скорост 30 Mbps; или абониране на поне 50 % от домакинства за достъп със скорост над 100 Mbps. В целия ЕС се предвижда балансирано портфолио от проекти за скорост от 30 и 100 Mbps.

Проектите от общ интерес в областта на инфраструктурите на цифровите услуги могат да включват трансевропейски високоскоростни опорни връзки за публичните администрации, трансгранично предоставяне на услуги за електронно управление, основаващи се на оперативно съвместими системи за идентифициране и удостоверяване, предоставящи достъп до информация от обществения сектор, многоезични ресурси, онлайн безопасност и сигурност и интелигентни енергийни услуги.

Работната група „Телекомуникации и информационно общество“ разгледа предложението на няколко свои заседания. Следните въпроси, по-специално, ще изискват по-нататъшно разглеждане от делегациите: участието на държавите членки, особено във връзка с подготвителните стъпки на подбирането на проекти и изменението на описанието на проектите от общ интерес, ролята и статута на предложената експертна група, съдържанието на приложението към предложения регламент за създаване на механизъм за свързване на Европа (МСЕ) и отношенията между регламента относно МСЕ и други финансови инструменти, например структурните фондове и Кохезионния фонд.

Финансирането от ЕС във връзка с този регламент ще трябва да бъде договорено в контекста на финансовия инструмент на МСЕ, свързан със следващата многогодишна финансова рамка (2014—2020 г.). Предложението за регламент за създаване на механизъм за свързване на Европа беше обсъдено по-задълбочено от министрите на транспорта през първия ден на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (вж. по-горе, стр. 9). Комисията представи това предложение през юни 2011 г. ([16176/11](#)) с цел насърчаване на изграждането на приоритетни енергийни, транспортни и цифрови инфраструктури с единен фонд в размер на 40 милиарда евро, от които 9,2 милиарда евро са предназначени за ширококолови мрежи и инфраструктури за цифрови услуги.

Гласуването в Комисията по промишленост, изследвания и енергетика (ITRE) на Европейския парламент е насрочено за ноември 2012 г.

ДРУГИ ВЪПРОСИ

Транспорт

Търговия с квоти за емисии в сектора на въздухоплаването

Комисията посочи, че държави извън ЕС продължават да са против прилагането към техните авиокомпании на схемата за търговия с емисии на ЕС (СТЕ). Комисията подчерта, че ЕС трябва да остане единен, като същевременно бъде в готовност да адаптира схемата, в случай че може да се намери глобално решение. На предстоящата среща на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), която трябва да се проведе в Монреал (Канада) през втората половина на юни, ще се обсъдят евентуалните варианти, които биха могли да доведат до някакъв напредък.

Редица държави членки изразиха загрижеността си във връзка с ответните мерки, които биха могли да засегнат дружества или авиокомпании от ЕС. Беше подчертано, че на подобни мерки трябва да се отговори координирано и да продължи да се търси споразумение в световен мащаб чрез ИКАО.

Европейска услуга за електронно пътно таксуване

Комисията осведоми Съвета за новостите около прилагането на европейската услуга за електронно пътно таксуване, чиято цел е да гарантира оперативната съвместимост на всички системи за електронно пътно таксуване в целия ЕС, така че да не се изисква повече от едно единно бордно устройство в дадено превозно средство ([10473/12](#)). Отбелязан е известен напредък, но все пак изглежда, че работата не е напреднала в достатъчна степен, за да се спази крайният срок октомври 2012 г. за обхващане на тежкотоварните превозни средства в целия ЕС. Ето защо работата трябва да бъде ускорена, например като се дадат необходимите насоки, като се разработи достъпна тест процедура, като се споделя информация и се използва рамката на трансевропейската транспортна мрежа в подкрепа на осъществяването на европейската услуга за електронно пътно таксуване.

Семинар относно пиратството

Комисията уведоми Съвета за резултатите от семинара, посветен на пиратството и въоръжените грабежи, организиран от Комисията в сътрудничество с датското председателство в Брюксел на 28—29 март ([10619/12](#)). На семинара, в който участваха представители на институциите на ЕС и на международни организации, както и на морската индустрия и частни дружества в областта на сигурността, бяха разгледани въпроси като последиците от пиратството за живота и работата на морските лица, икономическото въздействие, използването на въоръжен персонал, осигуряващ сигурността на борда на корабите, военното участие на ЕС в Аденския залив и насърчаването на развитието в Сомалия. Комисията изтъкна, че трябва да се вземат мерки не само по море, но и също така на сушата, за да се преодолеят първопричините, като неспазването на принципите на правовата държава и липсата на капацитет.

Работна програма на предстоящото председателство

Делегацията на Кипър представи работната програма на предстоящото председателство за транспортния сектор.

Като цяло ще продължи работата по законодателните предложения, по които вече е постигнат общ подход, т.е. пакетът за преработка в областта на железопътния транспорт, предложенията относно наземните услуги и свързаните с шума ограничения на летищата, насоките за TEN-T, Регламентът за МСЕ и Регламентът относно „Галилео“ и EGNOS.

Освен това, що се отнася до сухопътния транспорт сред основните въпроси ще бъдат предложението за тахографа и пътната безопасност, особено на младите водачи. В областта на въздухоплаването на дневен ред ще бъде предложението относно разпределянето на слотове, което представлява третата част от пакета за въздухоплаването, както и въпросът с функционалните блокове въздушно пространство в рамките на инициативата „Единно европейско небе“. Що се отнася до интермодалните въпроси, цифровите технологии в транспортния сектор ще бъдат тема на обсъждане на неофициално заседание на министрите.

В областта на морския транспорт председателството ще се постарее да постигне компромис по двете предложения за отговорностите на държавата на знамето и на държавата на пристанището по отношение на прилагането на Морската трудова конвенция.

Председателството възнамерява също да обсъди многогодишното финансиране на Европейската агенция по морска безопасност и предложението за борбата със замърсяването на моретата, което Комисията ще представи през есента. Освен това транспортните министри ще бъдат приканени да дадат принос за дебата относно интегрираната морска политика на ЕС.

Телекомуникации

Досие относно роуминга

Председателството информира Съвета относно регламента за роуминга ([10567/12](#)). Политическото споразумение с Европейския парламент беше постигнато на 28 март, Европейският парламент прие регламента на 10 май, а Съветът — на 30 май (вж. съобщение за печата [10362/12](#)). Регламентът ще бъде публикуван в Официален вестник на ЕС на 30 юни и ще влезе в сила на 1 юли 2012 г.

Доверие и сигурност в електронните трансакции на вътрешния пазар

Комисията представи на министрите нов проект за регламент за създаване на условия за трансгранични и сигурни електронни трансакции в ЕС, приет на 4 юни 2012 г.

С регламента се определят правилата за електронна идентификация и електронни удостоверителни услуги при електронни трансакции с оглед осигуряване на безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар. Освен това с регламента се установява правна рамка по отношение на електронните подписи, електронните печати, електронните времеви печати, електронните документи, услугите по електронно доставяне и по удостоверяване на автентичността на уебсайтове. С него ще се допринесе за изграждането на доверие и сигурност на онлайн пазара на стоки и услуги и следователно за завършването на изграждането на вътрешния пазар и за икономическия растеж.

За повече информация вж.:

http://ec.europa.eu/information_society/policy/esignature/eu_legislation/regulation/index_en.htm

Работна програма на встъпващото председателство

Делегацията на Кипър информира Съвета за работната си програма ([10730/12](#)). Работата на председателството ще бъде насочена по-специално към следните законодателни предложения: регламент относно насоките за трансевропейските телекомуникационни мрежи, регламент относно Европейската агенция за мрежова и информационна сигурност и директива относно повторната употреба на информацията в обществен сектор. Неофициалната среща, посветена на телекомуникациите и транспорта, ще се проведе в Никозия на 16—17 юли 2012 г. Заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (телекомуникации) ще се проведе на 21 декември 2012 г.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ТРАНСПОРТ

Сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства — преработен текст на правилата за прилагане

Съветът взе решение да не се противопоставя на приемането от Комисията на преработен текст за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации ([8632/12](#)).

Преработеният текст обединява в един единствен текст направените с времето изменения на регламента на Комисията от 2003 г., в който се съдържат тези правила. В допълнение, проектът за нов регламент актуализира изискванията и процедурите за сертифициране с оглед да се поддържа високо уеднаквено равнище на безопасност на въздухоплаването. Промените засягат по-специално доказването на съответствие, леките въздухоплавателни средства и спомагателната силова установка.

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

Авиационно споразумение с Република Молдова*

Съветът взе решение относно подписването и временното прилагане на споразумение за постепенно създаване на „общо авиационно пространство“ с Република Молдова, с което се заместват или допълват съществуващите двустранни споразумения между отделните държави членки на ЕС и Молдова (решение за подписването: [8181/12](#)); споразумение: [8185/12](#)); изявления: [10453/12](#) + [ADD 1](#) + [ADD 2](#) + [ADD 3](#)).

Целта на споразумението е постепенно да се отворят пазарите от гледна точка на капацитет и пътища, да се създадат равнопоставени условия без дискриминация за въздушните превозвачи от ЕС и Република Молдова, да се създадат договорености за регулаторно сътрудничество и авиационното законодателство на Молдова постепенно да се приведе в съответствие със законодателството на ЕС по въпросите на безопасността, сигурността, управлението на въздушното движение, социалните аспекти и околната среда.

ЯДРЕНА БЕЗОПАСНОСТ

Споразумение за сътрудничество Евратом—Южна Африка

Съветът прие решение за одобряване на сключването от Комисията на Споразумението за сътрудничество в областта на използването на ядрената енергия за мирни цели между Европейската общност за атомна енергия (Евратом) и правителството на Южна Африка ([9729/12](#) + [COR 1](#)).

Целта на споразумението е да се насърчи и улесни сътрудничеството в областта на използването на ядрената енергия за мирни цели с оглед укрепването на цялостните взаимоотношения на сътрудничество между Евратом и Южна Африка, в съответствие с потребностите и приоритетите на съответните им ядрени програми.

Споразумението е насочено към укрепване на научното сътрудничество между Общността и Южна Африка, по-специално с цел да се улесни участието на южноафрикански научноизследователски организации в научноизследователски проекти, осъществявани в рамките на съответните научноизследователски програми на Евратом, както и да се осигури реципрочно участие на научноизследователски организации на Евратом и на нейните държави членки в южноафрикански проекти в подобни научноизследователски области.

ПОЩЕНСКИ УСЛУГИ

Участие на ЕС във Всемирния пощенски съюз

Съветът прие заключения относно участието на ЕС във Всемирния пощенски съюз (ВПС) ([9341/12](#)). В заключенията Съветът по-конкретно одобрява приложената към тях резолюция, в която се иска от 25-ото заседание на Конгреса на ВПС да даде на ЕС официален статут на наблюдател към ВПС и неговите органи. Конгресът ще се проведе от 24 септември до 15 октомври 2012 г. в Доха, Катар.

ВПС е специализирана агенция на Организацията на обединените нации, чиято цел е да осигури организирането и подобряването на пощенските услуги в международен контекст и да насърчава развитието на международното сътрудничество в областта на пощенските услуги.

ОКОЛНА СРЕДА

Търговия с видове от дивата фауна и флора

Съветът взе решение да не се противопоставя на приемането на регламента на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 865/2006 за установяване на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 338/97 на Съвета по отношение на някои разпоредби, отнасящи се до търговията с видове от дивата фауна и флора ([9214/12](#)).

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

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ХРАНИТЕ

Храни за уязвими лица — общ подход

Съветът постигна общ подход¹ по нов регламент на ЕС относно храните, които се считат за жизненоважни за определени уязвими лица, като кърмачета и малки деца, в очакване на приемането на позицията на първо четене от Европейския парламент ([10086/12](#)).

За повече информация вж. съобщение за печата [10381/12](#).

¹ Общ подход е политическо споразумение в рамките на Съвета до приемането на позицията на Европейския парламент на първо четене.