



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 8 май 2012 г. (07.06)
(OR. en)**

**8027/12
ADD 1**

PV/CONS	17
TRANS	94
TELECOM	61
ENER	111

ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

Относно: **3156-о** заседание на Съвета на Европейския съюз (**ТРАНСПОРТ,**
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ и ЕНЕРГЕТИКА), проведено в Брюксел на
22 март 2012 г.

ТОЧКИ ЗА ОТКРИТО ОБСЪЖДАНЕ¹

Страница

ТОЧКИ „А“ (док. 7784/12 PTS A 25)

- Точка 1. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за възлагане на Службата за хармонизация във вътрешния пазар (марки, дизайни и модели) на задачи, свързани с гарантирането на спазването на правата на интелектуална собственост, включително обединяването на представители на публичния и частния сектор в Европейска обсерватория за нарушенията на правата на интелектуална собственост 3
- Точка 2. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1198/2006 на Съвета за Европейския фонд за рибарство по отношение на някои разпоредби относно финансовото управление за определени държави членки, които изпитват сериозни затруднения във връзка с финансовата си стабилност или са застрашени от такива затруднения..... 3

ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД (док. 7553/12 OJ/CONS 17 TRANS 79 TELECOM 52 ENER 91)

- Точка 4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (първо четене)..... 5
- Точка 5. Пакет от мерки за летищата
Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО (първо четене)..... 9

o

o o

¹ Обсъждания на законодателни актове на Съюза (член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз), други обсъждания, открити за обществеността, и открити дебати (член 8 от Процедурния правилник на Съвета).

ОБСЪЖДАНИЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ

(открито обсъждане в съответствие с член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)

ТОЧКИ „А“

- 1. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за възлагане на Службата за хармонизация във вътрешния пазар (марки, дизайни и модели) на задачи, свързани с гарантирането на спазването на правата на интелектуална собственост, включително обединяването на представители на публичния и частния сектор в Европейска обсерватория за нарушенията на правата на интелектуална собственост (първо четене)**

PE-CONS 80/11 PI 196 CODEC 2506 OC 107

+ REV 1 (sv)

Съветът одобри измененията, изложени в позицията на Европейския парламент на първо четене, и прие така изменения акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз, като делегацията на Германия се въздържа. (Правно основание: член 118 от ДФЕС).

Изявление на Съвета и Комисията

„Настоящият регламент не може да се тълкува като включващ или предоставящ правомощия или задължения, които попадат в приложното поле на дял V от Договора за функционирането на Европейския съюз.“

- 2. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1198/2006 на Съвета по отношение на някои разпоредби относно финансовото управление за определени държави членки, които изпитват сериозни затруднения във връзка с финансовата си стабилност или са застрашени от такива затруднения**

PE-CONS 1/12 PECHE 21 CADREFIN 27 CODEC 145 OC 16

Съветът одобри изменението, изложено в позицията на Европейския парламент на първо четене, и прие така изменения акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз, като делегацията на България се въздържа. (Правно основание: член 43, параграф 2 от ДФЕС).

Съвместно изявление на Комисията и Съвета относно въздействието върху бюджета

„Съветът и Комисията считат, че въпросният регламент следва да се разглежда и в контекста на бюджетните ограничения, пред които са изправени всички държави членки, което следва да бъде подходящо отразено в бюджета на ЕС за 2012 и 2013 г.“

Всяко увеличение на сумите на плащанията вследствие на влизането в сила на този регламент следва да се извърши чрез процедурата, според която Комисията следва да представи актуализирани стойности на бюджетните кредити за плащания по функция 2 до септември 2012 г. и при необходимост да използва общото прехвърляне за 2012 г. в зависимост от други евентуални нужди по други функции от финансовата рамка, и чак тогава, ако все още е необходимо, да представи проект за коригиращ бюджет единствено за тази цел.“

Декларация на Съвета относно съфинансирането и перспективата за периода 2014—2020 г.

„Съветът потвърждава, че принципът на съфинансиране е основополагащ принцип на общата политика в областта на рибарството, тъй като гарантира инициативност, отговорност и избор на проекти с най-висока добавена стойност. Ето защо всяко заобикаляне на този принцип следва да бъде изключение. Настоящото изменение е оправдано от безпрецедентната криза, която засяга международните финансови пазари, както и от спада на икономическата активност, и не следва да предопределя резултата от преговорите по законодателния пакет относно общата политика в областта на рибарството за следващия финансов период.“

Изявление на Република България

1. Република България последователно е подкрепяла становището, че решаването на свързаните с финансовата и икономическата криза въпроси изисква съгласуван подход на равнище ЕС. Кризата подложи националните бюджети на натиск и доведе до предизвикателства за инвестиционния процес в целия Европейски съюз.
2. Република България поддържа сериозни резерви по отношение на предложението за временно увеличаване на процента на съфинансиране от фондовете на ЕС за държавите — членки на ЕС, които се ползват от програми за финансова помощ.
3. Предложеният подход представлява дискриминация срещу държавите членки, които са положили изключително големи усилия през годините на кризата, за да поддържат финансова и фискална дисциплина и са успели да избегнат изпадането в затруднено положение по отношение на ликвидността. Предложението би трябвало също да създаде механизми за стимулиране на усилията на онези държави членки, които са проявили дисциплина. То би трябвало също така да обхване държавите членки, които се придържат към финансова и фискална дисциплина, но които поради икономическата криза също изпитват временни затруднения да запазят съфинансирането.
4. Отказът да се предприеме такъв подход може да доведе до „погрешни“ стимули за онези, които не са поддържали финансова и фискална дисциплина. Изменението би могло потенциално да окаже обезкуражаващ ефект върху държавите членки да се придържат към Пакта за стабилност и растеж и да следват стабилна и устойчива фискална политика.
5. Българският министър-председател изрази тази позиция на заседанието на Европейския съвет, както и по време на заседанията на Съвета по общи въпроси и на Съвета по икономически и финансови въпроси. Към нея се придържа също и българският парламент.“

ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ

4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (първо четене)

- Общ подход
15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699
+ REV 3
7537/12 TRANS 77 ECOFIN 243 ENV 201 RECH 85 CODEC 633
+ ADD 1-33

Съветът реши останалите нерешени въпроси и постигна общ подход по текста на посочения по-горе регламент, изложен в док. 8047/12 + допълнения.

Съветът също прие в протокола да бъдат включени изложените по-долу изявления.

Изявление на Литва и Румъния

Относно примерното разширяване на трансевропейската транспортна мрежа към съседни държави

„По отношение на общия подход на Съвета по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, Литва и Румъния си запазват правото на по-късен етап от процеса на съвместно вземане на решение да предложат в приложението към примерното разширяване на трансевропейската транспортна мрежа към съседни държави да бъдат включени мрежите на трети държави в рамките на Източното партньорство и Северното измерение.“

Изявление на Словения

„При приемането на общия подход по Регламента относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа Словения припомня значението на списъка на коридорите на основната мрежа и съответните разпоредби, включени в предложението за регламент за създаване на механизма за свързване на Европа.

Поради важността на коридорите от гледна точка на планирането и финансирането на реализацията на трансевропейската транспортна мрежа Словения счита, че Регламентът за създаване на механизма за свързване на Европа и Регламентът относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа са неразривно свързани и изказва съжаление, че приемането на двете предложения не се извършва едновременно.

Ето защо, макар и да подкрепя общия подход, Словения си запазва правото да преразгледа своята позиция по предложението за регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа в очакване на резултатите от обсъждането на коридорите на основната мрежа в контекста на механизма за свързване на Европа.“

Изявление на Италия

„Макар и да подкрепяме като цяло компромисния текст относно общия подход по Регламента на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, Италия отбелязва, че са необходими няколко изменения в приложенията, за да се окаже подкрепа за икономическия растеж в островните региони на Европейския съюз.

1) Включване на връзки от типа „последна миля“

Смятаме, че следва да се отдаде дължимото внимание на връзки от типа „последна миля“ и на липсващите участъци от железопътните връзки до летищата и пристанищата.

2) Включване на пристанищата на Каляри и Аугуста в основната мрежа.

Освен че отговарят на изискването за обема на товарите, установено от европейската методология, тези две пристанища играят жизненоважна роля в икономиките на двата най-големи италиански острова.

Пристанището на Каляри достига праговете за обем на товарите (24 344 020 тона годишно за насипните товари, 13 414 060 тона годишно за пакетирани товари), които се изискват за включване в основната мрежа. Преди всичко трябва да се знае, че пристанищната администрация на Каляри е компетентна за държавните морски пространства и за пристанищната инфраструктура, разположена по протежение на бреговата линия между Nuovo Molo di Levante (новия източен кей) и Porto Foxi (в съответствие с италианския декрет от 6 април 1994 г., публикуван в Италианския официален вестник № 116 от 20.5.1994 г.) В таблицата по-долу са посочени обемите товари за 2006, 2007 и 2008 г. (данни на италианския национален статистически институт ISTAT, в хиляди тона), които доказват, че установените по метода на Комисията прагове са достигнати, т.е. 24 344 020 тона годишно за насипните товари и 13 414 060 тона годишно за пакетирани товари.

ISTAT	2006	2007	2008	СРЕДНО	насипни %	пакетирани %	ТОНОВЕ НАСИПНИ ТОВАРИ	ТОНОВЕ ПАКЕТИРАНИ ТОВАРИ	ИНТЕРПОЛАЦИЯ
Porto Foxi	27 111	26 744	26 407	26 754	100 %	0 %	26 754	0	1.10
Каляри	9 482	9 397	9 040	9 306	15 %	85 %	1 396	7 910	0.65
Общо	36 593	36 141	35 447	36 060	78 %	22 %	28 150	7 910	1.75

Пристанището на Каляри се намира на един от най-големите острови в Средиземно море и играе важна роля при свързването на отдалечените региони с европейския континент. Благодарение на обширното налично пространство, огромния оперативен потенциал и благоприятното географско положение (само на 11 [морски] мили от идеалния маршрут между Гибралтар и Суец) пристанището на Каляри отговаря на търсенето на широко мащабен търговски трафик, като представлява един от основните центрове за претоварване в Западното Средиземноморие, работещ с конвенционални товари, насипни товари, РО-РО товари и товари в контейнери, наред с пътнически услуги, риболовни дейности, туризъм, плавателни съдове за развлечение и круизни кораби. Пристанищната администрация на Каляри обхваща приблизително 30 km от бреговата линия, разделена на три зони: **историческото пристанище**¹, **терминала за контейнери**² на пристанищния канал и **нефтения терминал**³. От гледна точка на логистиката мястото е добре интегрирано с вътрешността: историческото пристанище е само на 100 метра от центъра на града, близо е до пътната мрежа, намира се на няколко метра от железопътната мрежа и е само на седем километра от летището.

Пристанището на Аугуста достига праговете за обем на товарите, определен за включване в основната мрежа. В таблицата по-долу са посочени обемите товари за 2006, 2007 и 2008 г. (данни на италианския национален статистически институт ISTAT, в хиляди тона), които доказват, че установените по метода на Комисията прагове са достигнати, т.е. 24 344 020 тона годишно за насипните товари и 13 414 060 тона годишно за пакетираният товари.

ISTAT	2006	2007	2008	СРЕДНО	насипни и %	пакетирани и %	ТОНОВЕ НАСИПНИ И ТОВАРИ	ТОНОВЕ ПАКЕТИРАНИ ТОВАРИ	ИНТЕРПОЛАЦИЯ
Аугуста	30 979	30 238	26 849	29 355	100 %	0 %	29 355	0	1.21

По-скорошните обеми на трафик на товари достигат до приблизително 33 милиона тона годишно, от които приблизително 31,5 милиона тона са течни насипни товари. Пристанището е главният нефтен терминал на Италия и второто по големина пристанище за течни насипни товари. През 2011 г. пристанището започна да работи и с товари в контейнери и РО-РО товари. На пристанището на Аугуста в момента се строи платформа за контейнери, която ще бъде идеално място за разтоварване по маршрутите на РО-РО фериботите към Северна Италия и Северна Африка, като то разполага също и с кейове за транзитно преминаване и товарене в трюмовете, както и с терминали, оборудвани за преразпределянето на насипни товари, идващи от далечни места.

Аугуста се намира на най-големия остров в Средиземно море и играе важна роля в свързването на отдалечените региони на европейския континент. Пристанището има голям потенциал за развитие както за отделните видове товари в рамките на самото пристанище, така и като част от една потенциална интегрирана пристанищна система в цяла Сицилия (нефтени продукти, селскостопански продукти от плодородната югоизточна част на острова).

¹ Историческото пристанище разполага с 5 800 метра кейове и обслужва търговския трафик, РО-РО, пътнически фериботи, плавателни съдове за развлечение, риболовни плавателни съдове и круизни кораби. В последната категория се наблюдава усилен растеж благодарение на сътрудничеството с месни сили.

² Понастоящем този терминал заема над 1 600 метра кейове и предлага пет котвени места за претоварване и РО-РО трафик, а заедно с местата за каране на лодки/ветроходство в бъдеще той ще предлага потенциално над 7 500 метра кейове.

³ На котвените места на нефтохимическия/нефтения терминал има място за седемнадесет кораба.

Средства от националната оперативна програма (85 000 EUR) ще бъдат използвани за консолидирането на кейовете и за разширяването на търговското пристанище (трета фаза), което ще включва, наред с другото, изграждането на кей на север от зоната за трансбордиране. Финансиране за доизграждането ще бъде осигурено от допълнителни частни и държавни фондове. Пристанището се състои от т.нар. **Rada di Augusta**¹, **промишленото пристанище**², **РО-РО пристанището**³ и **търговското пристанище**⁴.

В заключение, като потвърждаваме стойността на метода, бихме желали да подчертаем, че той следва да се прилага правилно, като се отчитат както съответствието със съответните прагове, така и критерият за достъпност за всички региони на Европейския съюз, и по-специално за островите. Пристанищата на Каляри и Аугуста правят възможно движението на товари и пътници към и от двата най-големи острова в Средиземно море и невключването им в основната мрежа е несправедливо и е в ущърб не само на Италия, но и на Средиземноморския басейн като цяло. Добавянето на тези две пристанища към основната мрежа би означавало да се подпомогне интеграцията на седем милиона европейски граждани в Съюза.“

¹ Със своето промишлено, търговско и РО-РО пристанище и с двете си корабостроителници пристанището Rada di Augusta се е утвърдило като едно от най-конкурентоспособните, най-централно разположени и най-безопасни места за пристан в пристанищната система на Средиземно море, без да се забравя, че то е и стратегически подстъп към други големи европейски и азиатски пристанища, с което предоставя бизнес възможности за световните превозвачи.

² Промишленото пристанище е едно от най-големите в Италия и в Средиземно море. То обслужва нефтената и нефтохимическата промишленост, производителите на енергия и циментопроизводството. Всяка година на пристанището се обработват приблизително 30 милиона тона течни насипни товари и приблизително 500 000 тона цимент, като общият му капацитет е един милион тона.

³ РО-РО пристанището се намира в рамките на търговската зона и предлага специален терминал, който може да приюти до 220 прикачни камиона наведнъж. То е специализирано и работи ефективно, като е оборудвано за предоставянето на възможно най-добрия интермодален транспорт. Пристанището разполага с пристан с две котвени места, в непосредствена близост се намират открити складови площи и пътнически фериботен терминал с автоматично контролиран достъп.

⁴ Наскоро изграденото търговско пристанище се намира в северозападната част на залива, далече от центъра на града, и е свързано с източната автомагистрална мрежа на Сицилия, която е на 1 km разстояние от него. То се използва за товарене и разтоварване на твърди насипни товари (химически продукти, торове, желязо, гранулирана сяр, цимент, мрамор, дървесина, машинни и специализирани части (напр. вятърни турбини), клинкер, базалт) и за складирането на контейнери. На пристанището присъстват също така надзорните и правоприлагащите органи (финансова полиция, митнически власти, карабинери, полиция, огнеборци), тук е и централата на пристанищните власти на Аугуста. Наскоро започнаха работи по инфраструктурата за разширяване на кея (700 m), драгиране на морското дъно (16 m), разширяване на откритите складови площи (600 000 m²) и закритите складове, за изграждане на вятърен парк с мощност 1 MW, за екологично сертифициране, установяване на автоматично контролиран достъп до РО-РО корабите, за компютризиране на пристанищните дейности и за предоставяне на връзка в реално време между дейностите на всички работещи на пристанището. Понастоящем пристанището разполага със следното: открити складови площи от над 300 000 m²; кей с дължина над 1 100 m; дълбочина от 14—16 m; сухопътни връзки с товарните терминали на Мелили и Катания; стратегическо местоположение за бързо развиващите се пазари; отстояние от 5 km от центъра на града; отлични климатични условия през цялата година; котвени места за кораби с всякакви размери.

Изявление на Комисията

„Комисията запазва изцяло позицията си по целия текст на компромисното предложение. Възраженията ѝ са свързани по-специално с внасянето на резерва относно член 1, параграф 4, с промените в сътрудничеството с трети държави (член 8), с премахването на краен срок относно широкообхватната мрежа и на основните свързани с нея изисквания (глава II), със заличаването на членове относно изменението на климата, околната среда и достъпността (членове 41—43), с промените на крайния срок за основната мрежа (член 44, параграф 3), с въвеждането на клауза за изключение (член 45, параграф 3) и с премахването на работните групи за коридорите, на правомощията за изпълнение и на комитета (членове 52, 53 и 55).“

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

5. Пакет от мерки за летищата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно наземните услуги на летищата на Съюза и за отмяна на Директива 96/67/ЕО (първо четене)

- Общ подход
18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288
7704/12 AVIATION 46 CODEC 675
+ COR 1
+ COR 2 (fr)

Съветът прие общ подход по текста на проекта за регламент, отразен в док. 8050/12.

Австрия и Полша се въздържаха и представиха изявления за протокола, които са изложени по-долу. Германия също гласува „ВЪЗДЪРЖАЛ СЕ“.

Изявление на Австрия

„Австрия би искала да изтъкне следното по отношение на предложението за регламент относно наземните услуги:

По принцип Австрия приветства конкуренцията. Както при всяка либерализация, но особено по отношение на високоспециализирани и чувствителни услуги като наземните, се изискват задължителни правила.

Безопасността и ефективността на въздушния транспорт може да се гарантират единствено посредством високо качество на наземните услуги.

Строгите и единни критерии за одобрение на доставчиците на услуги са точно толкова определящи, колкото задължителните изисквания по отношение на закрилата на служителите и квалификацията на персонала, например. Не бива да се допуска конкуренцията да води до социален дъмпинг.

Австрия намира, че това предложение все още не е достатъчно балансирано по отношение на посочените по-горе въпроси, поради което е принудена да се въздържа от гласуване.

Австрия изхожда от подразбирането, че като част от настоящите преговори между Съвета и Европейския парламент тези аспекти ще бъдат включени по подходящ начин в досието.“

Изявление на Полша

„От началото на обсъжданията на това досие Полша бе на мнение, че трябва използваме възможността, свързана с преразглеждането на 15-годишните правила, да създадем конкурентен и отворен пазар за наземни услуги с ограничена възможност за намеса на държавите членки.

Този принцип бе в основата на нашата позиция през целите обсъждания.

Полша е преди всичко дълбоко убедена, че публичните власти следва да се въздържат от намеса на пазара, за да се избегнат също ненужното нарастване на административната тежест и допълнителните разходи за функционирането на националните администрации — нещо особено вярно в днешното време на финансова криза в Европа. Намаляването на административните тежести съответства и на инициативата на Европейската комисия за по-добро регулиране.

Като признава, че предлаганият регламент има добавена стойност за по-нататъшното отваряне на пазара, и тъй като има за цел да осигури по-добро качество на наземните услуги, Полша не може да подкрепи текста, който увеличава административната тежест, и се въздържа по отношение на общия подход.“

=====