



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**



10457/13

(OR. en)

PRESSE 233
PR CO 29

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3243-то заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Люксембург, 6, 7, 8, 9 и 10 юни 2013 г.

Председатели **Mr Pat RABBITTE**
Министър на съобщенията, енергетиката и природните
ресурси
Mr Leo VARADKAR
Министър на транспорта, туризма и спорта

З А П Е Ч А Т А

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Тел.: +32 (0)2 281 9442 / 6319 Факс: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

10457/13

1
BG

Основни резултати от заседанието на Съвета

Телекомуникации

Съветът проведе дебат относно ролята на сектора на телекомуникациите и сектора на информационните и комуникационни технологии в рамките на **Програмата в областта на цифровите технологии за Европа**. Министрите изразиха вижданията си какви следва да бъдат основните черти на единния пазар на телекомуникациите. Резултатите от дебата ще бъдат принос към подготовката на заседанието на Европейския съвет през октомври, което ще се съсредоточи върху иновациите и Програмата в областта на цифровите технологии.

Министрите взеха под внимание актуалното състояние и обсъдиха предложение за директива, имаща за цел осигуряване на високо общо равнище на **сигурност на електронните съобщителни мрежи и информационни системи** в целия Съюз. Предложението е част от европейската стратегия за киберсигурност, очертана от Комисията.

Съветът взе под внимание и напредъка, постигнат по линия на други законодателни предложения, а именно:

- регламент, имащ за цел да даде възможност за **сигурни електронни трансакции** в целия ЕС, с който се установяват правила за електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и се създава правна рамка за електронните подписи, електронните печати, електронните времеви печати, електронните документи, услугите за електронни доставки и удостоверяването на автентичността на уебсайтове;
- два регламента относно цифровата инфраструктура и услуги: първо — насоки за развитието на **трансевропейските телекомуникационни мрежи**, за които неотдавна Комисията прие изменено предложение; второ — мерки за насърчаване на **разполагането на високоскоростни съобщителни мрежи** чрез намаляване на свързаните **разходи**, напр. чрез съвместно ползване на инфраструктури като газопроводи, водопроводи и електропроводи;
- директива, имаща за цел хармонизиране на правилата на държавите членки относно **достъпността на уебсайтовете на органите от публичния сектор** с оглед да се премахнат пречките пред създателите на уебсайтове във вътрешния пазар и да се повиши нивото на достъпност в целия ЕС.

Енергетика:

Съветът взе под внимание доклада за напредъка по проекта за директива относно **непреките промени в земеползването**, с която се изменят директивите относно качеството на горивата и относно енергията от възобновяеми източници, и чиято цел е да се сведе до минимум въздействието на непреките промени в земеползването върху емисиите на парникови газове.

Съветът прие **заключения** относно съобщението на Комисията „**За постигане на реално функциониращ вътрешноевропейски енергиен пазар**“. В заключенията се излагат подробно задачите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се спазят сроковете за 2014 г. и 2015 г., поставени от Европейския съвет, да се увеличат правата и да се повиши ролята на потребителите и да се реализира преходът към енергийния пазар на бъдещето. Тези заключения следват приетите на 22 май 2013 г. заключения на Европейския съвет, засягащи, наред с другото, въпросите на енергетиката.

Съветът проведе и ориентационен дебат по съобщението на Комисията „**Технологии и**

нововъведения в енергетиката“. Дебатът ще даде приноса си към текущия процес на обсъждане на приоритетите в областта на научните изследвания, развитието и нововъведенията в енергетиката до и след 2020 г., както и по въпроса за средствата в подкрепа на изпълнението на тези приоритети.

Транспорт:

Съветът постигна съгласие по общ подход към публикувания от Комисията през януари преработен вариант на директивата от 2008 г. относно **оперативната съвместимост на железопътната система на ЕС**, който е част от техническия стълб на четвъртия железопътен пакет, публикуван от Комисията през януари. Целта на преработения вариант е да бъдат отстранени оставащите административни и технически пречки пред единния железопътен пазар.

В общия подход се предвижда по-специално разделение на задачите и отговорностите между Европейската железопътна агенция и националните органи по безопасността. Европейската железопътна агенция ще издава разрешения за возила, предназначени за използване при трансгранични операции, като се базира на оценки, правени от националните органи. За возилата, които се използват единствено в рамките на съответната държава, обаче кандидатът има избор да поиска разрешение или от Европейската железопътна агенция, или от националния орган по безопасността.

Съветът постигна съгласие за общ подход и по редица други законодателни предложения. Въпросните предложения са, както следва:

- две директиви, които са част от пакета за техническа изправност, представен от Комисията през юли 2012 г. с цел подобряване на безопасността по пътищата. Едната от тях е актуализация на директивата от 2000 г. относно **крайпътните технически проверки ad-hoc**, на които биват подлагани **търговските превозните средства** наред с редовните проверки за техническа изправност. В нея се предвижда въвеждане на оценка на риска, така че да могат да бъдат идентифицирани и проверявани по-внимателно превозните средства с висока степен на риск. Другата директива е преразгледан вариант на директивата от 1999 г. относно **регистрационните документи на превозните средства**. Двамата проекта за директиви допълват проекта за директива, с който се актуализират общите правила относно периодичните проверки за техническа изправност на моторните превозни средства, по който Съветът постигна общ подход през декември миналата година;
- преразгледан вариант на директивата от 2003 г. относно **докладването на събития**, които биха могли да изложат на опасност **сигурността на въздухоплаването**. Новият проект за регламент има за цел да подобри системата за докладване с оглед предотвратяване на бъдещи произшествия;
- преразгледан вариант на директивата от 1998 г. относно правилата, приложими към **морското оборудване** на корабите на ЕС. Целта на преразглеждането е да се приведат правилата в съответствие с другите законодателни актове на ЕС, касаещи продажбата на стоки, и да се опрости и изясни въвеждането в правото на ЕС и в националното право на променящите се международни изисквания.

Освен това Съветът взе под внимание актуалното състояние във връзка с **Механизма за свързване на Европа** — бъдещия инструмент за финансиране на трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите.

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	6
ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД	
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ.....	9
Програма в областта на цифровите технологии за Европа — ролята на сектора на телекомуникациите и сектора на информационните и комуникационни технологии.....	9
Сигурност на електронните системи за комуникация и информация.....	9
Повишаване на доверието в електронните трансакции	11
Цифрова инфраструктура и услуги	12
Достъпност на уебсайтовете на органите от общественния сектор.....	13
Други въпроси	15
ЕНЕРГЕТИКА	16
Непреки промени в земеползването.....	16
Постигане на реално функциониращ вътрешноевропейски енергиен пазар	18
Технологии и нововъведения в енергетиката	18
Международни отношения	19
Други въпроси	20
СЪБИТИЕ В РАМКИТЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА СЪВЕТА	20
Политическа декларация на Петстранния енергиен форум.....	20
ТРАНСПОРТ	21
Нови правила за оперативна съвместимост съгласно четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт.....	21
Техническата изправност на моторните превозни средства.....	23

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.

– Крайпътни проверки на изправността на търговски превозни средства.....	23
– Документи за регистрация на превозни средства.....	24
Докладване на събития в гражданското въздухоплаване	24
Директива за морското оборудване	26
Механизъм за свързване на Европа.....	27
СЪБИТИЕ В РАМКИТЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА СЪВЕТА.....	28
Подписване на споразумение в областта на въздухоплаването с Израел	28
<u>Други въпроси</u>	28

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ЕНЕРГЕТИКА

– Изисквания за екопроектиране във връзка с консумацията на електроенергия в режим „в готовност“ и режим „изключен“ и за телевизорите	31
– Безопасност на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води*	31
– Отношения с Алжир / Меморандум за разбирателство в областта на енергетиката.....	31

ТРАНСПОРТ

– Протокол за транспорта към Алпийската конвенция.....	32
--	----

МИТНИЧЕСКИ СЪЮЗ

– Актуализиране на Митническия кодекс на Съюза	32
--	----

ВЪТРЕШЕН ПАЗАР

– Безопасност на пиротехническите изделия.....	32
--	----

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

– Общи митнически преференции — Мианмар	33
---	----

СЕЛСКО СТОПАНСТВО

– Движение на домашни любимци с нетърговска цел	33
---	----

АУДИОВИЗУАЛНИ ВЪПРОСИ

СПОРТ

– Конвенция за борба с манипулирането на спортни резултати	34
--	----

УЧАСТНИЦИ

Правителствата на държавите членки и Европейската комисия бяха представени, както следва:

Белгия:

Г-н Olivier BELLE

Заместник постоянен представител

България:

Г-жа Петя ВАСИЛЕВА

Г-н Данаил ПАПАЗОВ

Заместник постоянен представител
Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Чешка република:

Г-н Pavel Kolář

Г-н Pavel Šolc

Г-н Bedřich DANDA

Г-н Zbyněk STANJURA

Заместник-министър на вътрешните работи
Заместник-министър на промишлеността и търговията
Заместник-министър на промишлеността и търговията
Министър на транспорта

Дания:

Г-н Jonas BERING LIISBERG

Г-н Henrik DAM KRISTENSEN

Заместник постоянен представител
Министър на транспорта

Германия:

Г-н Stefan KAPFERER

Г-н Guido PERUZZO

Г-н Peter RAMSAUER

Държавен секретар, Федерално министерство на икономиката и технологиите
Заместник постоянен представител
Федерален министър на транспорта, строителството и градското развитие

Естония:

Г-н Juhan PARTS

Г-н Clyde KULL

Министър на икономиката и комуникациите
Заместник постоянен представител

Ирландия:

Г-н Pat RABBITTE

Г-н Leo VARADKAR

Министър на съобщенията, енергетиката и природните ресурси
Министър на транспорта, туризма и спорта

Гърция:

Г-н Asimakis PAPAGEORGIOU

Г-н Stavros KALOGIANNIS

Държавен секретар за околната среда, енергетиката и изменението на климата
Заместник-министър на развитието, конкурентоспособността, инфраструктурата, транспорта и мрежите

Испания:

Г-н José Pascual MARCO

Г-жа Ana María PASTOR JULIÁN

Заместник постоянен представител
Министър на транспорта и благоустройството

Франция:

Г-н Alexis DUTERTRE

Г-н Frédéric CUVILLIER

Заместник постоянен представител
Делегиран министър, отговарящ за транспорта, морските въпроси и риболова, към министъра на околната среда, устойчивото развитие и енергетиката

Италия:

Г-н Antonio CATRICALÀ

Г-н Claudio DE VINCENTI

Г-н Maurizio LUPI

Заместник-министър на икономическото развитие
Държавен секретар
Министър на инфраструктурата и транспорта

Кипър:

Г-н Yiorgos LAKKOTRYPIS

Г-жа Maria HADJITHEODOSIOU

Г-н Alecos MICHAELIDES

Министър на енергетиката, търговията,
промишлеността и туризма
Заместник постоянен представител и.д.
Постоянен секретар, Министерство на комуникациите
и благоустройството

Латвия:

Г-н Daniels PAVĻUTS

Г-н Aleksandrs ANTONOVŠ

Г-н Viktors VALAINIS

Министър на икономиката
Държавен секретар
Парламентарен секретар, Министерство на транспорта

Литва:

Г-н Rimantas SINKEVIČIUS

Г-н Jaroslav NEVEROVIČ

Министър на транспорта и комуникациите
Министър на енергетиката

Люксембург:

Г-н Etienne SCHNEIDER

Г-жа Michèle EISENBARTH

Г-н Claude WISELER

Министър на икономиката и външната търговия
Заместник постоянен представител
Министър по въпросите на устойчивото развитие и
инфраструктурата

Унгария:

Г-н Olivér VÁRHELYI

Заместник постоянен представител

Малта:

Г-н Konrad MIZZI

Г-н Edward ZAMMIT LEWIS

Г-н Patrick R. MIFSUD

Министър на енергетиката и опазването на водните
ресурси
Парламентарен секретар по въпросите на
конкурентоспособността и икономическия растеж
Заместник постоянен представител

Нидерландия:

Г-н Wepke KINGMA

Г-жа Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Заместник постоянен представител
Министър на инфраструктурата и околната среда

Австрия:

Г-н Reinhold MITTERLEHNER

Г-н Harald GÜNTHER

Г-жа Doris BURES

Федерален министър на икономиката, семейството и
младежта
Заместник постоянен представител
Федерален министър на транспорта, иновациите и
технологиите

Полша:

Г-н Michał BONI

Г-жа Hanna TROJANOWSKA

Г-н Sławomir NOWAK

Г-н Maciej JANKOWSKI

Министър по въпросите на администрацията и
цифровизацията
Заместник държавен секретар, Министерство на
икономиката
Министър на транспорта, строителството и морските
въпроси
Заместник държавен секретар, Министерство на
transporta, строителството и морските въпроси

Португалия:

Г-н Artur TRINDADE

Г-н Pedro COSTA PEREIRA

Г-н Sérgio MONTEIRO

Държавен секретар за енергетиката
Заместник постоянен представител
Държавен секретар за благоустройството, транспорта
и комуникациите

Румъния:

Г-н Dan NICA

Г-н Constantin NIȚĂ

Г-н Septimiu BUZAȘU

Министър по въпросите на информационното
общество
Министър, отговарящ за енергетиката
Държавен секретар, Министерство на транспорта

Словения:

Г-н Samo OMERZEL

Г-н Uroš VAJGL

Министър на инфраструктурата и териториалното
планиране
Заместник постоянен представител

Словакия:

Г-н František PALKO
Г-н Dušan PETRÍK
Г-н Ján POČIATEK

Държавен секретар
Държавен секретар, Министерство на икономиката
Министър на транспорта, строителството и
регионалното развитие

Финландия:

Ms Pia VIITANEN

Г-жа Marja RISLAKKI

Г-жа Merja KYLLÖNEN

Министър по въпросите на жилищната политика и
комуникациите
Държавен секретар, Министерство на заетостта и
икономиката
Министър на транспорта

Швеция:

Г-жа Anna-Karin HATT

Г-н Jan Roland OLSSON

Г-жа Ingela BENDROT

Министър на информационните технологии и
енергетиката
Заместник постоянен представител
Държавен секретар (отговарящ за транспорта и
инфраструктурата)

Обединено кралство:

Г-н Ed VAIZEY

Г-жа Shan MORGAN

Г-н Stephen HAMMOND

Г-н Keith Brown

Министър на културата и комуникационната политика
Заместник постоянен представител
Заместник държавен секретар по въпросите на
развитието на транспорта
Министър на транспорта на Шотландия

Комисия:

Г-жа Нели КРУС

Г-н Günther OETTINGER

Г-н Сийм КАЛАС

Заместник-председател

Член

Заместник-председател

Правителствата на присъединяващите се държави бяха представени, както следва:

Хърватия:

Г-жа Irena ANDRASSY

Г-н Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Заместник постоянен представител

Министър по морските въпроси, транспорта и
инфраструктурата

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

Програма в областта на цифровите технологии за Европа — ролята на сектора на телекомуникациите и сектора на информационните и комуникационни технологии

Съветът проведе обсъждане на актуалното състояние и на оставащите пречки пред създаването на единен цифров пазар в ЕС, който следва да бъде завършен до 2015 г. Резултатите от дебата ще бъдат принос към подготовката на заседанието на Европейския съвет през октомври, което ще се съсредоточи върху иновациите и Програмата в областта на цифровите технологии. Ирландското председателство ще представи на председателя на Европейския съвет обобщение на резултатите от обсъжданията.

Министрите взеха под внимание намерението на Комисията да представи пакет от нови предложения за функциониращ единен пазар на телекомуникациите.

В дебата си, който протече на основата на документ на председателството ([9756/13](#)), министрите като цяло подкрепиха принципа за единен пазар на телекомуникациите в рамките на ЕС. Налице беше широко съгласие по редица въпроси в този контекст. Всички граждани следва да имат достъп до високоскоростни услуги, независимо от това къде се намират, и е важно да се повишат техните цифрови умения и компетентности. Освен това е необходимо да се предприемат мерки за насърчване на по-големи инвестиции в сектора на телекомуникациите. Необходимо е също така да се осигури силна, последователна и предвидима регулаторна среда, в т.ч. и по-добро сътрудничество между регулаторните органи, и да се гарантират интересите на потребителите

Някои държави членки обаче изразиха скептицизъм по отношение на нуждата от ново законодателство в тази област; изразена беше и загриженост относно евентуално концентриране на пазарна мощ в ръцете на няколко компании. Освен това беше подчертана и необходимостта да се вземат предвид специфичните обстоятелства в държавите членки.

Сигурност на електронните системи за комуникация и информация

Съветът обсъди предложение за директива, имаща за цел осигуряване на високо общо равнище на сигурност на електронните съобщителни мрежи и информационни системи в целия ЕС ([6342/13](#)). Обсъжданията се основаваха на изготвен от председателството доклад за напредъка в извършената досега работа в подготвителните органи на Съвета ([10076/13](#)).

С нарастването на значението за икономиката и обществото на електронните системи за комуникация и информация нарастват и рисковете от случайно настъпили инциденти в сигурността или преднамерени атаки. Комисията счита, че съществуващите между държавите членки различия в подходите и нивата на готовност отслабват сигурността на взаимносвързаните мрежи, така че значителни нарушения в една държава членка могат да засегнат и други държави членки.

За намиране на изход от това положение в предлаганата директива се предвижда по-специално, че:

- всички държави членки трябва да разполагат с минимална степен на способност за предотвратяване, справяне и реагиране на рискове и инциденти, засягащи системите за информация, което включва създаване на компетентен национален орган, национален екип за незабавно реагиране при компютърни инциденти, национални стратегии и национални планове за сътрудничество;
- следва да бъде създадена мрежа за сътрудничество между националните органи, за да се осигури при необходимост координиран отговор на инцидентите и еднакво прилагане на директивата в целия ЕС;
- публичните администрации и пазарните оператори, като доставчиците на интернет мрежи и услуги, и операторите на критични инфраструктури в областта на енергетиката, транспорта, финансите и здравеопазването трябва да направят правилна преценка на рисковете, пред които са изправени техните информационни системи, да вземат подходящи мерки за предотвратяване на инцидентите и справяне с тях и да докладват за всеки сериозен инцидент на компетентните органи.

По време на обсъждането на предложението министрите отчетоха сериозността на въпроса за кибератаките и следователно необходимостта да се даде висок приоритет на повишаването на сигурността в тази област. Много държави членки обаче се изказаха в полза на по-гъвкав подход, при който задължителните за целия ЕС правила да се ограничават до критичната инфраструктура и базисните изисквания и да бъдат допълвани от незадължителни доброволни мерки. В противовес на това други делегации бяха на мнение, че единствено правно обвързващите мерки могат да осигурят сигурност на мрежите в целия ЕС.

Освен това много делегации подчертаха значението на координацията на глобално равнище при въвеждането на стандарти за сигурност, не на последно място, за да се постигнат сравними условия за предприятията с международна дейност. Въпреки това от широк кръг държави беше отчетена необходимостта от установяване на високи стандарти за сигурност в рамките на ЕС, дори и по-високи отколкото на други места.

Другите въпроси, за които в доклада за напредъка беше установено, че се нуждаят от по-нататъшно обсъждане, включват определянето на пазарните оператори, които следва да попаднат в обхвата на директивата, специфичните задължения, които да се наложат на съответните структури, задълженията за уведомяване и управляващата структура за прилагане на директивата.

За да бъде приета, директивата трябва да бъде одобрена от Европейския парламент.

Този проект за директива е главното действие по линия на **европейската стратегия за киберсигурност**, очертана от Комисията в съобщението ѝ за насърчаване на „отворено, безопасно и сигурно киберпространство“ ([6225/13](#)), в което тя посочва постигането на устойчивост на рисковете и заплахите за киберсигурността като един от приоритетите за действие. Другите приоритети, посочени в стратегията, са намаляване на киберпрестъпността, разработване на киберотбрана в рамките на общата политика за сигурност и отбрана на Съюза, развиване на промишлените и технологичните ресурси за киберсигурност и създаване на последователна международна политика на Европейския съюз относно киберпространството.

Повишаване на доверието в електронните трансакции

Съветът взе под внимание напредъка, постигнат по проекта за регламент, целящ да повиши доверието в електронните трансакции чрез създаване на правна рамка за електронна идентификация и други електронни удостоверителни услуги във вътрешния пазар (доклад за напредъка: [10100/13](#)). Целта е да се даде възможност за осъществяване на сигурно и безпрепятствено взаимодействие по електронен път между предприятията, гражданите и обществените органи, като по този начин се увеличи ефективността на обществените и частните онлайн услуги, електронния бизнес и електронната търговия в ЕС.

С оглед на горното в проекта за регламент се предвижда взаимно признаване и приемане на електронната идентификация в целия ЕС. Освен това с регламента се укрепва и действащата уредба за електронните подписи и се въвеждат правила относно правното действие и допустимостта в съдебните производства на други удостоверителни услуги като електронните печати, електронните времеви печати, електронните документи, услугите по електронно доставяне и удостоверяването на автентичността на уебсайтове.

Работата по този сложен технически проект за регламент по време на ирландското председателство беше съсредоточена предимно върху електронната идентификация и в по-малка степен върху удостоверителните услуги. Възлов е въпросът за нивата на осигуреност при електронната идентификация, които са необходими, за да могат да бъдат разпознаваеми електронните средства за идентификация, издадени в друга държава членка. Докато редица делегации поддържат принципа на съответствие на нивата като основа за разпознаването, други делегации биха предпочели изискваните нива на осигуреност да бъдат изложени в регламента. Сред делегациите обаче е налице широка подкрепа за редица общи принципи, отнасящи се до електронната идентификация: първоначално ограничаване до услугите, предоставяни от публичния сектор; осигуряване на оперативна съвместимост между националните инфраструктури за идентификация; технологична неутралност; и необходимостта да се решат проблемите, свързани с нарушаването на сигурността.

Значителен брой други въпроси също се нуждаят от по-нататъшно обсъждане:

- отговорността, свързана с електронната идентификация и удостоверителните услуги;
- третиране на удостоверителните услуги, предоставяни от трети държави;
- надзор над доставчиците на удостоверителни услуги;
- ефектът на определени разпоредби относно електронните подписи и електронните печати върху националното и процедурното право;

- понятието „електронен документ“ и доколко е уместно да се включват електронните документи в този законодателен акт;
- изясняване на определенията;
- използването на делегирани актове, с които Комисията се оправомощава да приема свързани правни актове по несъществени технически аспекти на регламента;
- срокът за влизане в сила на регламента.

Комисията представи предложението си през 2012 г. ([10977/12](#)). През декември 2012 г. на министрите на телекомуникациите беше представен първият доклад за напредъка в обсъжданията, провеждани в подготвителните органи на Съвета ([17269/12](#)). Очаква се компетентните комисии на Европейския парламент да определят позициите си през юли и септември 2013 г. Европейският съвет отпрати няколко призива за бързо приемане на това предложение.

Цифрова инфраструктура и услуги

Съветът взе под внимание актуалното състояние във връзка с два регламента относно дигиталната инфраструктура и услуги (доклад за напредъка: [10076/13](#)): насоките за развитието на **трансевропейските телекомуникационни мрежи**, от една страна, и мерките за насърчаване на **разгръщането на високоскоростни електронни съобщителни мрежи** чрез **намаляване на свързаните разходи**, от друга.

В насоките за **трансевропейските телекомуникационни мрежи** са изложени целите и условията, приложими към проекти от общ интерес, имащи за цел разгръщане на телекомуникационните услуги и инфраструктури в целия ЕС. Първоначалното предложение на Комисията беше представено през октомври 2011 г. ([16006/11](#)) и впоследствие беше обсъдено в Парламена и Съвета (вж. предходните доклади за напредъка: [10451/12](#) и [17257/12](#)). През февруари тази година обаче Европейският съвет постигна съгласие за бюджетни съкращения, намаляващи средствата, предназначени за телекомуникационния сектор по линия на бъдещия Механизъм за свързване на Европа от 9.2 милиарда евро на 1 милиард евро (вж. *EUCO 37/13*, стр. 9). За да отчете новосъздалото се положение, Комисията прие на 28 май изменено предложение. Понастоящем подготвителните органи на Съвета трябва да обсъдят изменените насоки.

Съгласно новото предложение ([10201/13](#)) наличните ресурси ще бъдат концентрирани главно в едната от двете възлови цели на първоначалното предложение, а именно предоставяне на подкрепа за трансевропейските цифрови услуги, и по-специално за оперативни съвместимите платформи за услуги. Същевременно критериите за финансиране ще бъдат затегнати, като броят на допустимите за финансиране услуги в тази рамка ще бъде намален. Въпреки това ще има на разположение ограничено подпомагане за внедряване на високоскоростни широколентови мрежи, което беше другата възлова цел на първоначалното предложение; това подпомагане ще се дава чрез финансови инструменти, имащи за цел ливъридж на частни фондове и инвестиции от други публични източници.

Що се отнася до предложението за регламент, имащо за цел **насърчаване на разгръщането на високоскоростни електронни съобщителни мрежи чрез намаляване на свързаните разходи**, представено от Комисията през март тази година ([7999/13](#)), обсъжданията в работните групи на Съвета са все още на много ранен етап.

С цел намаляване на разходите Комисията предлага да бъде въведено задължение за мрежите за комунални услуги (в областта на електронните комуникации, газоснабдяването, електроснабдяването, водоснабдяването или транспорта) да предоставят достъп до съществуващата си или планирана инфраструктура (като газопроводи, водопроводи и електропроводи и сгради или мачти) за целите на разполагането на високоскоростни връзки. Доколкото голяма част от разходите за разгръщане на мрежите отиват за дейности в областта на гражданското строителство, Комисията вижда значителен потенциал за икономии при такова съвместно ползване на инфраструктурата. Всяка държава членка ще създаде орган за решаване на спорове с оглед разрешаване на спорове за права на достъп.

Освен това новите сгради или сградите, в които се извършва основен ремонт, ще трябва да бъдат оборудвани с инфраструктура, която да бъде готова за свързване с високоскоростни ширококолентови услуги, като евентуално се прави изключение за случаите, при които това ще доведе до непропорционално големи разходи.

Другите мерки, предлагани за намаляване на разходите, включват координиране на дейностите по гражданското строителство, облекчаване на процедурите за даване на разрешения и улесняване на достъпа до информацията относно мрежовата инфраструктура чрез единен информационен център.

Първите обсъждания показаха безпокойството на държавите членки, породено от избора на регламент, а не на директива, евентуалните разходи и увеличената административна тежест. Много делегации виждат необходимост от по-нататъшно разглеждане на въздействието на предложението, по-специално на разходите и ползите от него, последствията за собствениците на сгради и за наемодателите, както и изпълнението на предлаганите мерки в държави с федерална структура. Бяха изразени и съмнения дали предлаганите мерки са пропорционални на преследваните цели и дали този вид мерки следва да бъдат приемани на нивото на ЕС.

За да бъдат приети насоките за трансевропейските телекомуникационни мрежи и регламентът за намаляване на разходите за разгръщане на високоскоростни интернет връзки, те трябва да бъдат одобрени и от Европейския парламент.

Достъпност на уебсайтовете на органите от общественния сектор

Съветът направи преглед на напредъка, постигнат по предложението, имащо за цел хармонизиране на правилата на държавите членки относно достъпността на уебсайтовете на органите от публичния сектор, с оглед да се премахнат пречките пред създателите на уебсайтове във вътрешния пазар и да се повиши нивото на достъпност в целия ЕС (доклад за напредъка: [10089/13](#)).

С предлаганата директива се установява общо задължение за държавите членки да осигурят достъпност с оглед на две цели: даване на възможност на потребителите за адекватно възприемане и взаимодействие с уебсайтовете и даване на възможност за оперативна съвместимост на потребителските агенти и помощните технологии. Изискванията за достъпност ще бъдат изложени от Комисията в отделен законодателен акт. Освен това ще е необходимо държавите членки да вземат мерки за насърчаване и следене на прилагането на тези изисквания. Видовете уебсайтове, обхванати от директивата, са включени в списък, който всяка държава членка е свободна да разширява. Тази хармонизирана рамка има за цел да подготви почвата за европейски стандарт за достъпност на мрежата, който се разработва понастоящем.

Въпреки че държавите членки като цяло подкрепят целта за увеличаване на достъпността на уебсайтовете на публичния сектор, те изразиха безпокойство и редица съмнения относно предложението, свързани по-специално с:

- момента на предлагането му, доколкото посоченият в предложението европейски стандарт още не е приет;
- добавената му стойност, доколкото международни стандарти вече съществуват и са широко прилагани в сектора, като освен това повечето от държавите членки вече са разработили национални политики за достъпността;
- списъка на въпросните уебсайтове;
- правомощията, които ще бъдат дадени на Комисията да определя изисквания за достъпност;
- задълженията за следене и докладване, за които се счита, че представляват прекалена тежест;
- крайните срокове за изпълнение, и
- разходите за изпълнение.

Достъпност на уебсайтовете означава принципи и техники, които да се спазват при създаването на уебсайтове, така че съдържанието на тези сайтове да стане достъпно за всички потребители, и по-специално за хората с увреждания. Съдържанието на уебсайтовете включва текстова и нетекстова информация, както и функционални възможности за взаимодействие с уебсайта. Осигуряването на достъпност е от особено значение за уебсайтовете на органите от публичния сектор, тъй като им дава възможност да увеличат обхвата си и да изпълнят обществените си отговорности. Освен това съществува бързо растящ пазар за инструменти и услуги, свързани с достъпността на мрежата. Докато повечето от държавите членки са въвели насоки по този въпрос, според някои неотдавнашни проучвания действителната достъпност все още не е добра.

Предложението беше представено от Комисията през декември 2012 г. ([17344/12](#)). За да бъде прието, предложението трябва да бъде одобрено и от Европейския парламент.

Други въпроси

Встъпващото **литовско председателство** представи **работната си програма** за втората половина на 2013 г. в областта на телекомуникациите и информационното общество. Председателството възнамерява да продължи работата си по петте законодателни предложения, които бяха в програмата на заседанието на настоящия Съвет, и ще се опита по-специално да постигне бързо споразумение с Европейския парламент относно изменените насоки за трансевропейските телекомуникационни мрежи. Ще бъдат разгледани предложенията относно единния пазар на телекомуникациите, които се очаква да бъдат представени от Комисията. Освен това, на заседанието си през октомври Европейският съвет ще се съсредоточи върху въпросите на цифровизацията, наред с въпросите на иновациите.

ЕНЕРГЕТИКА

Непреки промени в земеползването

На открито заседание Съветът взе под внимание доклада на председателството за напредъка по проекта за директива относно непреките промени в земеползването, с която се изменят директивите относно качеството на горивата (98/70/ЕО) и относно енергията от възобновяеми източници (2009/28/ЕО). Предложената директива има за цел да се ограничи максимално въздействието от непреките промени в земеползването върху емисиите на парникови газове и да се насърчи преходът към биогорива, които водят до съществено ограничаване на емисиите на парникови газове.

В доклада за напредъка ([8920/13](#)) се очертават основните въпроси, обсъждани по време на ирландското председателство, и се правят опити да бъдат изложени възможните начини за улесняване на изготвянето на позиция на Съвета. Държавите членки подкрепят като цяло целта за намиране на решение на появата в глобален мащаб на непреки промени в земеползването, произтичащи от производството на биогорива, които се конкурират с храните и фуражите. Много от делегациите обаче са обезпокоени от такава промяна на политиката, която би могла да създаде чувство за несигурност у инвеститорите, да застраши съществуващите инвестиции и да оскъпи и затрудни постигането на сегашните цели на ЕС по отношение на възобновяемите енергийни източници. Докладът обхваща основните въпроси, обсъждани в работната група, по-специално: 5-процентовия праг за конвенционалните биогорива, факторите за непреки промени в земеползването, третирането на новите инсталации, бонуса за деградирала земя, предотвратяването на измами, клаузата за преразглеждане и делегираните актове. Същият доклад ще бъде представен на Съвета по околна среда на 18 юни.

Ориентационен дебат по това предложение беше проведен от Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Енергетика) на 22 февруари 2013 г. и от Съвета по околна среда на 21 март 2013 г. През декември миналата година Комитетът на постоянните представители реши да създаде работна група ad hoc по непреките промени в земеползването, която да направи необходимите измененията на двете директиви да бъдат съгласувани и последователни.

При приемането на посочените директиви Европейският парламент и Съветът отправиха към Комисията искане да разгледа отрицателните последици, които промените в земеползването биха могли да имат за ограничаването на емисиите на парникови газове, и при необходимост да представи законодателно предложение. Целта на проекта за директива е да се сведат до минимум емисиите на парникови газове, произтичащи от използването на неземеделска земя, например гори, за производството на храни, фуражи или влакна, тъй като земеделската земя, предназначена за такова производство в предходен период, вече се използва за производство на култури за биогорива.

6, 7, 8, 9 и 10 юни 2013 г.

Проектът за директива беше представен от Комисията през октомври 2012 г. ([15189/12](#)).
Гласуването в Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните на Европейския парламент е насрочено за юли 2013 г.

Постигане на реално функциониращ вътрешноевропейски енергиен пазар

Съветът прие заключения ([9809/13](#)) относно съобщението на Комисията „За постигане на реално функциониращ вътрешноевропейски енергиен пазар“. Тези заключения следват приетите на 22 май 2013 г. [заключения](#) на Европейския съвет, засягащи, наред с другото, въпросите на енергетиката.

На основата на съобщението на Комисията ([16202/12](#)), което беше прието на 16 ноември 2012 г., в тези заключения се излага един подход, имащ за цел завършване на вътрешния енергиен пазар и спазване на сроковете за 2014 г. и 2015 г., както и повишаване на правата и ролята на потребителите. Освен това в тях се съдържат насоки как да се допринесе за прехода към енергийния пазар на бъдещето. На изпълнението на тези заключения ще се направи преглед до края на 2014 г.

В заключенията се подчертава значителният принос, който ще направи вътрешният енергиен пазар към трите стълба на енергийната политика на ЕС — устойчивост, конкурентоспособност и сигурност на доставките — и към програмата на ЕС за работни места и растеж. Вътрешният енергиен пазар ще има принос и към целите на ЕС в областта на енергетиката и климата, преминаването към нисковъглеродна икономика, укрепването на външната енергийна политика на Съюза и намаляването на външната му зависимост.

В съобщението на Комисията се изтъкват отново ползите от интегрираните европейски енергийни пазари и се посочват начини за осигуряване на разгръщането на пълния потенциал на пазара в най-кратки срокове и за удовлетворяване на нуждите и очакванията на гражданите и предприятията в ЕС. То съдържа и предложение за план за действие за осигуряване на успешното функциониране на вътрешния енергиен пазар. В заключенията си Съветът изразява подкрепа за общата линия на плана за действие и приканва Комисията да пристъпи към изпълнението на действията, очертани в тези заключения, като докладва редовно на съответните органи на Съвета.

Технологии и нововъведения в енергетиката

Министрите проведоха ориентационен дебат по съобщението на Комисията „Технологии и нововъведения в енергетиката“, прието на 2 май ([9187/13](#)). Дебатът ще даде приноса си към текущия процес на обсъждане на приоритетите в областта на научните изследвания, развитието и нововъведенията в енергетиката до и след 2020 г., както и по въпроса за средствата в подкрепа на изпълнението на тези приоритети.

Министрите бяха поканени да отговорят на два въпроса, повдигнати от председателството ([9479/13](#)), първият от които касаше подкрепата на министрите за предложенията в съобщението на Комисията. Вторият въпрос имаше за цел да сондира подкрепата на министрите за разработване на интегрирана пътна карта и план за действие, както се предлага в съобщението.

Председателството обобщи дебата по следния начин:

- министрите изразиха широка подкрепа за предложенията на Комисията за ускоряване на иновациите в авангардни нисковъглеродни технологии и новаторски решения и за ускоряване на въвеждането на нови технологии на пазара, като се проследи цялата верига на иновации;
- министрите постигнаха съгласие относно необходимостта Европейският стратегически план за енергийни технологии (SET) да се укрепи и адаптира, за да отговори на новите предизвикателства и да обедини по-успешно капацитета и ресурсите за научни изследвания и нововъведения от публичния и частния сектор в Европа;
- министрите изразиха подкрепа за разработването на интегрирана пътна карта и план за действие, както се предлага в съобщението на Комисията, по-специално чрез засилена координация на националните програми за научни изследвания и нововъведения в енергетиката, като се запази гъвкавостта, необходима за технологичното развитие. Беше отбелязана и ролята на структурните и инвестиционните фондове на ЕС;
- министрите изразиха широка подкрепа за ежегодно наблюдение на изпълнението на интегрираната пътна карта и план за действие чрез система за докладване, основана на Информационната система за стратегически енергийни технологии (SETIS). Беше изразена обаче известна загриженост относно обременителните изисквания за докладване.

Комисията представя стратегията си, с която да се гарантира, че ЕС ще продължи да разполага със сектор за технологии и нововъведения в енергетиката на световно равнище с цел преодоляване на предизвикателствата до 2020 г. и след това.

Европейският стратегически план за енергийни технологии (създаден през 2008 г.) определя политика за технологиите в енергетиката за Европа. Това е стратегически план за ускоряване на разработването и разгръщането на рентабилни нисковъглеродни технологии. В него се съдържат мерки, свързани с планирането, прилагането, ресурсите и международното сътрудничество в областта на технологиите в енергетиката.

За допълнителна информация вж. [уебсайта](#) на Комисията.

Международни отношения

Съветът беше информиран накратко от председателството и Комисията за събитията и промените в международните отношения, които са настъпили по време на ирландското председателство или си очаква да настъпят не след дълго.

Наред с други въпроси информацията включваше отношенията в областта на енергетиката между ЕС и Русия, Международната агенция по енергетика, четвъртата среща на министрите за „чиста“ енергия (Ню Дели, 17—18 април 2013 г.), новите елементи около Южния коридор, Меморандума за разбирателство в областта на енергетиката между ЕС и Алжир и четвъртата среща на Стратегическата група за международно сътрудничество в областта на енергетиката (Брюксел, 13 март 2013 г.).

Други въпроси

Работна програма на встъпващото председателство

Делегацията на Литва представи работната програма на встъпващото председателство за енергийния сектор ([9831/13](#)). Председателството ще се съсредоточи върху вътрешния енергиен пазар на ЕС до 2014 г. и върху укрепването на външното измерение на енергийната политика на ЕС.

Неофициалната среща на министрите ще се състои на 19—20 септември 2013 г. във Вилнюс, а Съветът по ТТЕ (Енергетика) — на 12 декември 2013 г. в Брюксел.

СЪБИТИЕ В РАМКИТЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА СЪВЕТА

Политическа декларация на Петстранния енергиен форум

В рамките на заседанието на Съвета Люксембург, Белгия, Нидерландия, Германия, Франция, Австрия и Швейцария подписаха политическа декларация на Петстранния енергиен форум.

Петстранният енергиен форум е временна междуправителствена инициатива, чиято цел е засилване на сътрудничеството между всички заинтересовани страни с оглед създаване на енергиен пазар за Северозападна Европа като междинна стъпка към създаването на единен, общ европейски пазар на електрическа енергия.

ТРАНСПОРТ

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Нови правила за оперативна съвместимост съгласно четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт

Съветът постигна съгласие по общ подход във връзка с преработения вариант на директивата от 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система на ЕС ([10813/13](#)). Директивата от 2008 г. относно оперативната съвместимост определя административните и техническите условия и условията за експлоатация, които трябва да се спазват, за да се постигне оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на ЕС. Целта на преработения вариант е да бъдат премахнати оставащите административни и технически пречки пред единния железопътен пазар, по-специално като се подобри ефективността на процеса на предоставяне на разрешения за возилата посредством засилване на ролята на Европейската железопътна агенция и разясняване и актуализиране на техническите стандарти и правилата за оценка на съответствието. Това следва да направи възможно да се намалят административните разходи, да се ускорят административните процедури и да се увеличат икономите от мащаба за железопътните предприятия, опериращи в ЕС.

Докато Комисията предлага централизирана **процедура за издаване на разрешения**, при която Европейската железопътна агенция издава разрешенията за пускане на возила на пазара ([6013/13](#)), държавите членки имат съмнения относно такова прехвърляне на компетентност от националните органи, опасявайки се от увеличаване на разходите и административното натоварване и изтъквайки свързаните с отговорността въпроси и евентуалното отрицателно въздействие върху безопасността на железопътната мрежа. Ето защо в общия подход, по който беше постигнато съгласие, се предвижда двойна система за издаване на разрешения с ясно разделение на задачите и отговорностите между Европейската железопътна агенция и националните органи по безопасността. Европейската железопътна агенция ще издава разрешения за возила, предназначени за използване при трансгранични операции, като се базира на оценки, правени от националните органи. За возилата, които се използват единствено в рамките на съответната държава, обаче кандидатът има избор да поиска разрешение или от Европейската железопътна агенция, или от националния орган по безопасността.

В общия подход се подчертава и отговорността на Европейската железопътна агенция за разрешенията, които издава, и се предвижда националните органи да могат да встъпват в специфични споразумения за сътрудничество с агенцията, ако по географски или исторически причини мрежите се нуждаят от специфични експертни познания.

Освен това задълженията за докладване на Комисията ще бъдат разширени, така че да обхванат такива аспекти като функционирането на Европейската железопътна агенция и на споразумения за сътрудничество, сближаването на националните регистри на возилата и проследимостта на компонентите от критично значение за безопасността.

Наред с това преходният период за въвеждане на новата процедура за издаване на разрешения за возила ще бъде пет години вместо предлаганите от Комисията две години.

Накрая, по време на заседанието на Съвета министрите решиха, че при прегледа на регламента за Европейската железопътна агенция, предложен в рамките на четвъртия пакет за железопътния транспорт, ще бъде включена нова разпоредба за специфична рамка за финансовите аспекти на споразуменията за сътрудничество между Европейската железопътна агенция и националните органи по безопасността, с оглед да се създаде образец за финансовото разпределение на таксите, плащани от кандидатите за разрешение.

В общия подход се поддържа и по-широк обхват на **изключения** от предложения от Комисията, в т.ч. възможността да се разрешават изключения от изискванията за оперативна съвместимост за возила, които оперират между държави членки и трети държави с различна широчина на междурелсието. Освен това министрите измениха компромисното предложение на председателството ([10276/13](#)), така че допълнително да се разшири обхватът на предложението, като на държавите членки се разреши, при определени условия и само за целите на осъществяване на връзки, да освобождават возила, използвани предимно в лека железопътна инфраструктура, но екипирани с някои тежки железопътни компоненти, и лека железопътна инфраструктура, използвана понякога от тежки железопътни возила.

Наред с това на заседанието на Съвета министрите постигнаха съгласие да махнат позоваването на „максимално натоварване на оста от 120 kN“ в определението на термините „трамвай“ и „теснолинейка“.

Проектът за директива относно оперативната съвместимост е част от техническия стълб на четвъртия пакет за железопътния транспорт, публикуван от Комисията през януари. Този технически стълб включва и предложените изменения на директивата от 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт и регламента от 2004 г. за създаване на Европейската железопътна агенция. Работата по четвъртия пакет за железопътния транспорт по време на ирландското председателство се съсредоточи върху директивата относно оперативната съвместимост.

Наред с техническия стълб новият пакет включва още три законодателни предложения за изменения на съществуващото законодателство на ЕС, чиято цел е да продължи отварянето на националните пазари за железопътен превоз на пътници и да бъдат въведени нови правила за управление на инфраструктурата и за транспортните операции. Най-общата цел на пакета е да се доведе докрай процесът на отваряне на пазара в железопътния сектор и да се осигурят законодателна стабилност и прозрачност за развиване на стопанска дейност, така че конкурентоспособността на железопътния транспорт в ЕС да се подобри спрямо други видове транспорт.

Техническата изправност на моторните превозни средства

Съветът постигна съгласие по общ подход за два проекта за директиви, които са част от пакета за техническата изправност, представен от Комисията през юли 2012 г.: първо, актуализация на директивата от 2000 г. относно крайпътни проверки на техническата изправност на търговските превозни средства; второ, преразглеждане на директивата от 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства.

– *Крайпътни проверки на изправността на търговски превозни средства*

В допълнение на редовните проверки на изправността, търговските превозни средства се подлагат и на крайпътни проверки ad hoc на техническото им състояние с оглед да се гарантира, че отговарят на стандартите за безопасност по време на целия си жизнен цикъл.

Съгласно актуализираната директива, проверките ще следват поетапен подход: начална крайпътна проверка, състояща се от проверка на съответните документи и визуална оценка на превозното средство, която ако бъде сметено за необходимо, може да бъде последвана от по-подробна техническа проверка. Освен това профилирането на риска ще даде възможност на проверяващите да установят предприятията, носещи висок риск за дефекти, така че ако бъде сметено за необходимо, тези предприятия да могат да се проверяват по-внимателно и по-често. Накрая, в приложенията към проекта за директива се съдържат подробни изисквания относно елементите, които трябва да бъдат подложени на проверка, и методите, които трябва да се използват, оценката на дефектите и проверката на осигуряването на товарите.

Договореният общ подход ([10837/13](#)) въвежда редица изменения в предложението на Комисията ([12809/12](#)), главно с цел да се избягнат прекомерните административни тежести и разходи и да се остави повече поле за действие на държавите членки при прилагането на правилата. Най-важните изменения са следните:

В съответствие с искането на преобладаващата част от държавите членки на текста беше дадена правната форма на директива вместо предлаганата от Комисията форма на регламент.

Предлаганото разширяване на обхвата на проверките на леките търговски превозни средства под 3,5 тона и техните ремаркета не беше прието, въпреки че редица делегации се изказаха в полза на по-широк обхват, който по-специално да включва леките търговски превозни средства. Във всеки случай, държавите членки са свободни да извършват проверки на други категории превозни средства, ако желаят това.

Предложението за определяне на минимален брой превозни средства, които да бъдат проверявани годишно, като процент от всички превозни средства, попадащи в обхвата на директивата, не получи подкрепата на мнозинството от делегациите.

Проверките на осигуряването на товарите няма да бъдат задължителни за държавите членки, както предлага Комисията, а ще бъдат по желание. Където обаче проверките включват осигуряване на товарите, персоналът, който ги извършва, трябва да премине през съответното обучение.

Компромисът дава на държавите членки срок от 7 години за постепенно въвеждане на система за оценка на риска, така че проверките да се концентрират върху високорисковите предприятия.

– *Документи за регистрация на превозни средства*

В директивата от 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства се съдържат изискванията за издаване на сертификати за регистрация, за взаимното признаване на такива сертификати и хармонизирано минимално съдържание на сертификатите за регистрация. Целта на предлаганото преразглеждане е да се засили приносът на системата за регистрация на превозните средства за безопасността на пътищата, като същевременно се ограничи във възможно най-голяма степен административната тежест.

Докато съществуващата директива се прилага единствено за регистрирането, в проекта за нова директива се разглеждат и случаи, при които превозните средства със сериозни дефекти биват спирани от движение. Ще се прави разграничение между пълно анулиране на регистрацията и прекратяване на разрешението за използване на превозно средство, което ще бъде вдигнато след като превозното средство премине успешно нова проверка за изправност.

В преразгледания вариант се предвижда електронно записване на данните от сертификата за регистрация. Техническите данни на превозните средства от регистъра ще бъдат предоставени на проверителите с оглед на редовните проверки на изправността.

В резултат на обсъжданията в подготвителните органи на Съвета предложението на Комисията ([12803/12](#)) беше адаптирано, така че да отчете конкретните обстоятелства в държавите членки и да запази техните прерогативи (общ подход: [10838/13](#)).

Двата проекта за директиви допълват проекта за директива, с който се актуализират общите правила относно периодичните проверки за техническа изправност на моторните превозни средства, по който Съветът постигна общ подход през декември миналата година ([5018/13](#)). За да бъдат приети, и трите директиви относно техническата изправност трябва да бъдат одобрени от Европейския парламент.

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Докладване на събития в гражданското въздухоплаване

Съветът постигна общ подход по преразглеждането на директивата от 2003 г. относно докладването на събития, които биха могли да застрашат безопасността на въздухоплаването ([10735/13](#)). Като се опира на директивата от 2003 г., наложила задължение за докладване на такива събития, преразглеждането има за цел подобряване на системата за докладване и гарантиране на ефикасно използване на събраните данни, така че да се предотвратяват бъдещи произшествия и този начин да се направи стъпка напред към по-активна и основана на риска система за управление на безопасността на полетите. Най-общата цел е да се допринесе за намаляване на броя на произшествията с въздухоплавателни средства в обстановка на нарастващо въздушно движение.

За постигане на тази цел в предложението за директива, която ще замени директивата от 2003 г., се актуализират списъкът на инцидентите, които да се докладват, и списъкът на лицата, чието задължение е да докладват, като в същото време се изисква създаването на системи за доброволно докладване, за да се улесни събирането на данни, които не попадат в обхвата на системата за задължително докладване, но се смятат за важни от докладващото лице. Новият текст съдържа и разпоредби, целящи подобряване на качеството и изчерпателността на докладваните данни, изясняване на потока от информация и разширяване на обмена на информация. Освен това ще се засили защитата на лицата, докладващи за инциденти, за да се насърчат хората да докладват без страх от наказание или преследване, ако не са действали с груба небрежност. С текста се въвеждат и нови изисквания, които да гарантират, че докладите за събитията се подлагат на правилен анализ с оглед идентифициране на рисковете за безопасността и че се предприемат последващи действия за отстраняване на всички установени слабости по отношение на безопасността.

В договорения общ подход се отчитат основните пораждащи загриженост въпроси, повдигнати от държавите членки по време на обсъжданията в подготвителните органи на Съвета, по-специално:

- като се преразглежда обхватът на задължителното докладване на събития с оглед да бъдат изключени определени категории, като стари самолети, самолети, построени от любители, или експериментални самолети, и да се облекчат изискванията за докладване за по-малко сложните самолети;
- като се осигурява защита на служителите, които докладват за събития, без обаче да се навлиза в наказателното право на държавите членки;
- като се адаптират процедурите за класификацията на риска по отношение на безопасността по начин, който позволява да се установи цялата значима информация, свързана с безопасността, и да се избегне прекомерната административна тежест;
- като се предвижда отлагане на прилагането с оглед да се даде на държавите членки време да се подготвят за изпълнението на регламента.

Френският министър обаче подчерта, че той би предпочел обхватът на задължителното докладване на събития да бъде стеснен още повече, като се изключат леките въздухоплавателни средства, за да се избегне прекомерната административна тежест. Той реши да се въздържа при приемането на текста.

Наред с това в резултат на обсъжданията в Съвета представеният от председателството текст ([10279/13](#) + [COR 1](#)) беше изменен по отношение на защитата на лицата, които докладват събития. Забраната за използване на информацията, съдържаща се в докладите за събития, срещу докладващите лица беше ограничена до дисциплинарни или административни производства, като позоваването на граждански производства беше заличено, за да не влиза в противоречие с правния ред на някои държави членки. Държавите членки обаче са свободни да предвидят по-силна защита, и по-специално да включат обхвата на защитата гражданските производства.

Предложението беше представено от Комисията в края на декември миналата година ([18118/12](#)). За приемането му е необходимо одобрението както на Съвета, така и на Европейския парламент.

МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Директива за морското оборудване

Съветът постигна общ подход по преразглеждането на директивата от 1998 г. относно правилата, приложими към морското оборудване на корабите на ЕС ([10819/13](#)). Тези правила служат основно за две цели: да се повиши безопасността по море и да се предотврати замърсяването на морето посредством еднаквото прилагане на съответните международни изисквания, както и да се осигури свободното движение на такова оборудване в рамките на ЕС. Целта на предложеното преразглеждане (предложение на Комисията: [17992/12](#)) е да се приведат правилата в съответствие с рамката за продажба на стоки в ЕС, приета през 2008 г. (регламент 765/2008 и решение 768/2008) и да се опрости и изясни въвеждането в правото на ЕС и в националното право на променящите се международни изисквания. Новата директива цели, наред с другото, да се подобрят наблюдението на пазара, проверките за съответствие и периодичната актуализация на правилата на ЕС.

Компромисният текст, представен от председателството в резултат от обсъжданията в подготвителните органи на Съвета, който беше приет от всички министри, удължава срока за прилагането на директивата на три години. В него се предвижда също така представителите на държавите членки да изразяват позицията си при приемането от Комисията на хармонизирани технически спецификации и стандарти за изпитване, което тя може да прави в извънредни случаи, когато е необходимо да се действа, за да се премахне заплахата, а липсват подходящи международни стандарти или се окаже че съществуващите стандарти са недостатъчни.

Проектът за директива съдържа разпоредби относно:

- определянето и адаптацията на изисквания, приложими към проектирането, изграждането и експлоатационните показатели на морското оборудване;
- стандартите за изпитване и процедурите за оценка на съответствието;
- маркировката, която да се прилага към оборудването като доказателство за съответствието;
- взаимното признаване от държавите членки на оборудване, одобрено от една от тях;
- задълженията на икономическите оператори (производители, вносители, разпространители);
- наблюдението на пазара от държавите членки с цел проследяване на продуктите, които се предлагат;
- процедурите за актуализиране на изискванията с цел те да бъдат привеждани в съответствие с новите международни изисквания.

Комисията представи предложението си през декември 2012 г. Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемане на предложението, започна наскоро обсъждането на текста.

ХОРИЗОНТАЛНИ И ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪПРОСИ

Механизъм за свързване на Европа

Съветът взе под внимание актуалното състояние във връзка с проекта за регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) — бъдещия инструмент за финансиране на трансевропейските мрежи (TEN) в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите (доклад за напредъка: [10060/13](#)). В този регламент се определят условията, методите и процедурите за финансовото участие на Съюза в проектите по линия на трансевропейските мрежи. Проектът ще замени съществуващите правни основания за финансиране на TEN.

Понастоящем Съветът обсъжда с Европейския парламент проекта за регламент относно механизма за свързване на Европа и вече е постигнат значителен напредък. Съществува съгласие по преобладаващата част от въпросите на транспорта, по разпоредбите относно използването на иновативни финансови инструменти като облигации за проекти, предназначени за мобилизиране на допълнителни инвестиции от публични и частни източници, и по въпроса дали данъкът върху добавената стойност следва да бъде допустим разход за отпускане на безвъзмездни средства по линия на МСЕ. От допълнително обсъждане обаче се нуждаят някои от въпросите на енергетиката, както и редица бюджетни разпоредби, свързани с текущите преговори с Парламента по следващата многогодишна финансова рамка (МФР) за периода 2014—2020 г. Освен това частта относно сектора на телекомуникациите ще трябва да бъде адаптирана в съответствие с измененото предложение за насоки относно телекомуникационните мрежи ([10201/13](#)), прието от Комисията в края на май с цел да бъдат взети предвид бюджетните съкращения, договорени от Европейския съвет за този сектор.

Преговорите между Съвета и Европейския парламент се основават на резултатите от обсъжданията на предложението, проведени в двете институции. През юни Съветът постигна съгласие по частичен общ подход относно МСЕ ([11236/12](#)), който не включва финансовите разпоредби, поради това че се изчакваше да бъдат приети новият финансов регламент и многогодишната финансова рамка. По-късно, през декември, Съветът одобри доклад за напредъка по допълнителната работа, извършена от подготвителните органи на Съвета ([17107/12](#)). Също през септември 2012 г. компетентните комисии на Парламента представиха изменения на предложението за МСЕ. Накрая, през февруари тази година, Европейският съвет постигна съгласие по размера на сумите, които да бъдат разпределени по линия на МСЕ за всеки от трите обхванати сектора (вж. *EUCO* [37/13](#), стр. 9). Окончателното решение за финансовия пакет обаче ще зависи от резултатите на преговорите по МФР.

Общите правила, изложени в регламента относно МСЕ, ще бъдат допълнени със специфични за секторите насоки по политиките, в които ще бъдат определени стратегиите за развитие, приоритетите и мерките за изпълнение за всеки от посочените три сектора. Тези насоки ще се приемат отделно от регламента относно МСЕ. Съветът и Парламентът вече постигнаха споразумение по специфичните насоки за сектора на енергетиката и се очаква в скоро време да бъде потвърдено временното споразумение по насоките за транспорта.

СЪБИТИЕ В РАМКИТЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО НА СЪВЕТА

Подписване на споразумение в областта на въздухоплаването с Израел

Паралелно със заседанието на Съвета Европейският съюз и държавите членки подписаха споразумение в областта на въздухоплаването с Израел ([16828/12](#)).

По-конкретно, в споразумението се предвижда поэтапното и реципрочно отваряне на пазара, който ще бъде изцяло отворен към 2017 г., както и увеличаване на седмичната честота на полетите и възможността авиокомпаниите от ЕС да извършват свободно полети от всяка точка в ЕС до всяка точка в Израел. Наред с това въз основа на законодателството на ЕС се установяват нови договорености за регулаторно сътрудничество и сближаване между ЕС и Израел в области от първостепенно значение за безопасното, сигурно и ефикасно функциониране на въздухоплавателните услуги. В допълнение споразумението цели да се установят равни условия за дейността на икономическите оператори и да се насърчи лоялната конкуренция между авиокомпаниите.

Други въпроси

Търговия с квоти за емисии в сектора на въздухоплаването

Комисията представи на Съвета най-нова информация във връзка с актуалното състояние на преговорите по глобалните действия за намаляване на емисиите, отделяни от въздухоплаването ([10609/13](#)). Преговорите, протичащи в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), касаят разработването на глобален, основан на пазара подход по този въпрос, както и постигането на съгласие по принципите за прилагане на национални и регионални, основани на пазара мерки, докато бъде създадена глобална система. Текущите преговори имат за цел изготвянето на резолюция, която да бъде представена на Общото събрание на ИКАО през септември 2013 г. В усилията си да допринесе за намирането на глобално решение на това заседание на Общото събрание през есента, през април ЕС реши временно да преустанови прилагането на схемата си за търговия с емисии (СТЕ) за международните полети до и от Европа.

Права на пътниците във въздушния транспорт

Комисията представи предложението си за преразглеждане на регламентите относно обезщетяване и помощ на пътниците във въздушния транспорт и относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж ([7615/13](#)). Целта е да се изсветлят сивите зони в съществуващото законодателство и да се укрепят правата на пътниците и правилата за разглеждане на жалби, като същевременно бъдат намалени непропорционалните разходи, които някои задължения могат да наложат на въздушните превозвачи при извънредни обстоятелства. Това законодателно предложение ще бъде сред приоритетите на литовското председателство.

Прозрачност на цените в областта на въздушния транспорт

Комисията разпространи също така информационна бележка относно осигуряването на прозрачност в ценообразуването на билетите във въздушния транспорт в интерес на пътниците ([10592/13](#)). Въпреки че гледа на съществуващата правна рамка като подходяща за целите, за които е предназначена, Комисията счита, че е необходимо по-добро сътрудничество между правоприлагащите органи на държавите членки и справяне с нелоялните търговски практики, свързани с таксите за кредитните карти.

Преглед на политиката за пристанищата

Комисията представи съобщението си „Пристанищата: двигател на растежа“ ([10160/13](#)) и свързаното с него предложение за регламент, с който се създава рамка относно пазарния достъп до пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност и таксите, които да се прилагат от управителните органи или доставчиците на пристанищни услуги ([10154/13](#)). Предложението има за цел да подобри качеството и ефективността на пристанищните услуги, да насърчи инвестициите в пристанищата, да спомогне за намаляване на разходите на ползвателите на транспорта и да допринесе за по-добрите връзки между пристанищата и другите видове транспорт. То ще се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа.

Някои държави членки приветстваха целта за укрепване на пристанищата, но бяха скептично настроени спрямо необходимостта за регулаторни мерки в това отношение.

Безопасност на пътническите кораби

Комисията представи на Съвета информационна бележка относно актуалното състояние на работата, предприета в отговор на катастрофата на Коста Конкордия през януари 2012 г., с цел да се подобри безопасността на пътническите кораби ([10078/13](#)). Подходът, който се следва, включва подобряване на международните стандарти, преглед на законодателството на ЕС, укрепване на правоприлагането и насърчаване на доброволното предприемане на мерки от страна на корабната индустрия.

Напредък в работата по някои законодателни предложения

Председателството информира накратко министрите относно актуалното състояние на някои законодателни предложения в сектора на транспорта, като посочи споразуменията, постигнати с Европейския парламент по новата рамка за финансиране и управление на европейските системи за спътникова навигация (EGNOS и „Галилео“), регламента относно тахографите и директивата относно отговорността на държавата на пристанището за прилагане на Конвенцията за морския труд. Преговорите с Европейския парламент са приключени по отношение на насоките за трансевропейските транспортни мрежи и по отношение на директивата относно отговорността на държавата на пристанището за прилагане на Конвенцията за морския труд, но резултатите от тези преговори все още предстои да бъдат одобрени от постоянните представители на държавите членки в рамките на Съвета. И накрая, значителен напредък беше отбелязан в обсъжданията с Парламента по механизма за свързване на Европа, така че следва да е възможно да се постигне споразумение в близкото бъдеще.

Работна програма на встъпващото председателство

Встъпващото литовско председателство информира министрите относно работната си програма за втората половина на 2013 г. в областта на политиката на транспорта ([10544/13](#)). Председателството възнамерява да съсредоточи работата си върху пакета за правата на пътниците във въздушния транспорт, директивата относно безопасността на железопътния транспорт и директивата за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива. Ще бъде извършена и работа по предложенията за изменение на регламента за създаване на Европейската агенция за ГНСС, многогодишното финансиране за реагиране от Европейската агенция за морска безопасност на замърсяването, причинено от кораби и съоръжения за нефт и газ, политиката на ЕС за морските пристанища, Съвместното предприятие за управление на въздушното движение (SESAR) и пакета „Единно европейско небе II плюс“.

Сред законодателните текстове, които ще бъдат обсъдени с Европейския парламент, са трите директиви от пакета за изправността на превозните средства, регламентът относно докладването на събития и директивата относно морското оборудване.

На неофициалната си среща, предвидена да се състои във Вилнюс на 16 септември, министрите на транспорта ще се занимават с инициативата „Единно европейско небе“.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ЕНЕРГЕТИКА

Изисквания за екопроектиране във връзка с консумацията на електроенергия в режим „в готовност“ и режим „изключен“ и за телевизорите

Съветът реши да не противопоставя на приемането на регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1275/2008 по отношение на изискванията за екопроектиране към електрическото и електронното битово и офис оборудване във връзка с консумацията му на електроенергия в режим „в готовност“ и режим „изключен“, както и за изменение на Регламент (ЕО) № 642/2009 на Комисията по отношение на изискванията за екопроектиране на телевизори ([9791/13](#)).

Регламентът на Комисията е обект 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 представи възражения.

Безопасност на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води*

Съветът прие директива относно безопасността на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води ([PE-CONS 8/13](#), [10197/13 ADD1](#)).

Новата регулаторна рамка има за цел да намали случаите на значими произшествия, произтичащи от свързани с нефт и газ дейности в крайбрежни води, и да ограничи техните последици. По този начин рамката ще засили защитата на морската среда и крайбрежните икономики от замърсяване. Чрез нея се установяват минималните условия за безопасно търсене и добив на нефт и газ в крайбрежни води и се подобряват механизмите за реагиране в случай на произшествие.

За повече подробности вж. съобщение за печата [10588/13](#).

Отношения с Алжир / Меморандум за разбирателство в областта на енергетиката

Съветът одобри Меморандум за разбирателство относно установяването на стратегическо партньорство между Алжир и Европейския съюз в областта на енергетиката

Целта на този меморандум е да се задълбочи сътрудничеството в сектора на енергетиката между ЕС и Алжир и да се разшири, така че да обхване, наред с въглеродородите, електрическата енергия и енергията от нови и възобновяеми източници, енергийната ефективност и развитието на инфраструктурите.

Меморандумът беше договорен в контекста на Споразумението за асоцииране ЕС-Алжир, което е в сила от 2005 г. Предвижда се подписването да се състои през юни или в началото на юли.

ТРАНСПОРТ

Протокол за транспорта към Алпийската конвенция

Съветът разреши сключването от ЕС на протокол за изпълнение на Конвенцията за защита на Алпите (Алпийската конвенция) в областта на транспорта ([9769/13](#)).

Протоколът за транспорта предоставя рамка, основана на принципа на предпазвателните мерки, принципа на предотвратяване и принципа "замърсителят плаща", за гарантиране на устойчивата мобилност и опазването на околната среда за всички видове транспорт в региона на Алпите.

Алпийската конвенция е договор между алпийските страни (Австрия, Франция, Германия, Италия, Лихтенщайн, Монако, Словения и Швейцария), както и ЕС, имащ за цел насърчаване на устойчивото развитие в зоната на Алпите и защита на интересите на хората, живеещи в нея.

МИТНИЧЕСКИ СЪЮЗ

Актуализиране на Митническия кодекс на Съюза

Съветът прие регламент, с който се актуализира Кодексът на митниците на ЕС и се определя дата за неговото прилагане — считано от 1 ноември 2013 г. ([PE-CONS 23/13](#)).

Новият регламент адаптира някои разпоредби на Регламент (ЕО) № 450/2008, с който беше създаден Модернизиращият митнически кодекс, така че да се отчете развитието на митническото законодателство и съответстващото законодателство в други области, привежда регламента в съответствие с изискванията, произтичащи от Договора от Лисабон, и отлага неговото прилагане с цел на националните администрации и на икономическите оператори да се предостави достатъчно време, за да могат да предприемат необходимите инвестиции и да осигурят гладкото въвеждане на електронните процеси.

ВЪТРЕШЕН ПАЗАР

Безопасност на пиротехническите изделия

Съветът актуализира правилата относно движението на фейерверки и други пиротехническите изделия във вътрешния пазар ([PE-CONS 16/13](#) и [10156/13ADDIREVI](#)).

Актуализираните правила имат за цел да се подобри свободното движение на пиротехнически изделия в рамките на вътрешния пазар, като същевременно се осигури висока степен на защита на потребителите и професионалните крайни потребители. Правилата се съдържат в преработения вариант на Директива 2007/23/ЕО.

Пиротехническите изделия включват не само фойерверките, но и артикули, използвани за технически цели, като газови генератори, които се използват при въздушните възглавници за превозни средства.

С цел предотвратяване на произшествия, в директивата се посочват възрастовите граници за продажба и използване на пиротехнически изделия. В нея се предвижда също така маркировката да съдържа достатъчна и подходяща информация за осигуряване на безопасно ползване. Някои пиротехнически изделия следва да бъдат предоставяни само на лица с необходимите познания, умения и опит.

Пиротехнически изделия, внасяни в ЕС от трети държави, трябва да отговарят на изискванията, съдържащи се в директивата.

Тъй като безопасността при складирането е уредена с Директива 96/82/ЕО, а безопасността при транспортирането е обхваната от международните правила относно опасните стоки, тези аспекти не попадат в обхвата на новата директива.

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

Общи митнически преференции — Мианмар

Съветът прие регламент за отмяна на регламента от 1997 г., с който временно се отнема правото на Мианмар/Бирма на ползване на общите митнически преференции.

Това е следствие от доклада на Комисията относно принудителния труд в Бирма, в който се посочва, че нарушенията на принципите, изложени в Конвенция № 29 на МОТ, вече не се считат за „сериозни и системни“, и се препоръчва възстановяване на правото на страната да се ползва от общите митнически преференции.

СЕЛСКО СТОПАНСТВО

Движение на домашни любимци с нетърговска цел

След споразумение на първо четене с Европейския парламент, Съветът прие регламент относно движението в ЕС на домашни любимци с нетърговска цел ([9/13](#)). Това означава, че кучета, котки и напр. порове, придружаващи собственика си, ще имат по-големи възможности да пътуват през границите на ЕС и да влизат в него.

Приемането на този регламент изменя и съществуващата Директива 92/65, в която, между другото, се съдържа изискванията за здравето на животните, с които се урежда търговията и вносът в ЕС на кучета, котки и порове ([10/13](#)).

За повече информация вж. [документ](#).

АУДИОВИЗУАЛНИ ВЪПРОСИ

Подписване на Договора от Пекин относно аудиовизуалните изпълнения

Съветът разреши подписването, от името на ЕС, на международен договор относно аудиовизуалните изпълнения („Договора от Пекин“) ([9188/13](#)).

Договорът от Пекин¹ установява комплекс от нови правила в областта на сродните права, които имат за цел да се гарантира адекватна защита и възнаграждение на аудиовизуалните артисти изпълнители като например актьори, певци, музиканти или танцьори, чиито изпълнения са включени в аудиовизуално произведение (напр. филм или телевизионна програма).

СПОРТ

Конвенция за борба с манипулирането на спортни резултати

Съветът упълномощи Комисията да участва от името на ЕС в преговорите за международна конвенция на Съвета на Европа за борба с манипулирането на спортни резултати с изключение на въпроси, свързани със сътрудничеството по наказателноправни въпроси и полицейското сътрудничество

¹ http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article_0013.html