



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 16 април 2013 г. (26.04)
(OR. en)**

**15920/12
ADD 1**

**PV/CONS 57
TRANS 382
TELECOM 205
ENER 446**

ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

Относно: **3196-о** заседание на Съвета на Европейския съюз (**ТРАНСПОРТ,**
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ЕНЕРГЕТИКА), проведено в Люксембург на
29 октомври 2012 г.

ТОЧКИ ЗА ОТКРИТО ОБСЪЖДАНЕ¹

Страница

Списък на ТОЧКИ „А“ (док. 15279/12 PTS A 87)

Точка 1: Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на съдържанието на сира в корабните горива [първо четене] (ЗА+И).....	3
Точка 2: Директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст) [второ четене] (ЗА+И).....	8

Списък на ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД (док. 15126/12 OJ CONS 56 TRANS 342 TELECOM 187 ENER 414)

Точка 4: Пакет за прилагане на Морската трудова конвенция.....	11
Точка 5: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз (преработен текст) [първо четене]	14
Точка 7: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета („Тахограф“) [първо четене]	14
Точка 8: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО [първо четене]	15

*

*

*

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. Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/32/ЕО, отнасящо се за съдържанието на сяра в корабните горива [първо четене] (ЗА+И)**
PE-CONS 31/12 ENV 445 MAR 77 MI 393 CODEC 1493 OC 271
+ COR 1 (ro)

Съветът одобри изменението, изложено в позицията на Европейския парламент на първо четене, и прие така изменения предложен акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз, като делегацията на Германия гласува „против“, а делегациите на Естония и Финландия се въздържаха. (Правно основание: член 192, параграф 1 от ДФЕС).

Изявления на Европейската комисия

- 1. Съображение 27. Изявление на Комисията относно преразглеждането на Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари**

„Комисията припомня, че включването на събирането на скруберни води при бъдещо преразглеждане на Директива 2000/59/ЕО попада изцяло в обхвата на изключителното ѝ право на инициатива. Въпреки че Комисията действително възнамерява да разгледа такова включване, това по никакъв начин не предопределя резултата от нейните разисквания или съдържанието на бъдещо предложение, по-специално по отношение на това дали следва да се приложи „политика за неналагане на специални такси“ за отпадъците.“

- 2. Изявление на Комисията относно процедурата за приемане на актове за изпълнение**

„Комисията счита, че в случай на липса на становище се прилага член 5, параграф 4, втора алинея, буква а) от Регламент 182/2011 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13), тъй като целта на директивата е опазване на човешкото здраве и околната среда. Поради това не е необходимо да се прави позоваване на факта, че проектът за акт за изпълнение може да не бъде приет от Комисията при липса на становище.“

- 3. Изявление на Комисията относно използването на динамично позоваване на международни споразумения**

„Комисията счита, че динамичното позоваване във връзка със създаването на нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) на решението на ИМО посредством член 2, параграф 3д от директивата не е правно обосновано, тъй като води до автоматично приемане на решението на ИМО извън обхвата на обикновената законодателна процедура.“

4. Изявление на Комисията относно използването на актове за изпълнение

„Комисията счита, че мерките по отношение на честотата на вземането на проби, определението за представителна проба (член 6, параграф 1б, букви а) и в) и информацията, която да бъде включена в доклад (член 7, параграф 1а), не са от изпълнителен характер и следователно не попадат в обхвата на член 291 от ДФЕС. Комисията смята, че подходящата процедура във връзка с тези въпроси се съдържа в член 290, тъй като те се отнасят за мерки от общ характер, които биха изменили или допълнили несъществени елементи на директивата. Комисията си запазва всички законни права в това отношение.“

5. Изявление на Комисията относно отправеното към нея искане за разработване на нови мерки в подкрепа на изпълнението на директивата до края на 2012 г.

„Комисията припомня, че през септември 2011 г. беше публикуван работният документ на службите на Комисията относно пакета от инструменти за устойчив воден транспорт, в който се съдържат редица мерки, които могат да бъдат приложени в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план, и че междуременно Комисията активно се стреми към провеждане на допълнителни действия и вече е осъществила напредък по няколко действия, включително краткосрочни действия, например чрез осигуряване на повече бюджетни кредити за финансиране на съществуващи програми като „Марко Поло“ и TEN-T. Комисията счита, че не е реалистично, правдоподобно или възможно да се разработят и предложат пълноценни нови инициативи в малкото оставащи месеци до края на 2012 г. Комисията изразява съжаление, че Съветът и ЕП са отхвърлили предложението на Комисията за докладване на напредъка до средата на 2013 г., така че да се предостави възможност на Комисията и държавите членки да работят повече по същество, а не само във връзка с докладването.“

6. Изявление на Комисията относно текущата работа в контекста на прегледа на тематичната стратегия на ЕС относно замърсяването на въздуха

„Без да се засяга крайният резултат от прегледа, Комисията потвърждава, че прави оценка, наред с другото, на разходите и ползите от допълнителни мерки за намаляване на замърсяването на въздуха от корабоплаване, включително въздействието на прилагането на стандарт за максимално съдържание на сяра в горивата от 0,1 % в териториални води.“

Изявление на Полша

„Полша по принцип подкрепя инициативата за преразглеждане на директивата на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/32/ЕО, по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива, с оглед включване на разпоредбите на Международната морска организация в правото на ЕС.

Счита се обаче, че както преразгледаното приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, така и преразгледаната директива ще доведат до значително увеличение на цената на горивото и до нарушаване на конкуренцията между регионите със зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) и регионите без такива зони. Въпросът за конкурентоспособността на морския транспорт като екологосъобразна алтернатива на пътния транспорт и за възможната замяна на видовете транспорт силно безпокои Полша.

Ето защо изготвянето на работния документ на службите на Комисията „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“ (документа за пакета от инструменти — член 7, параграф 3), финансовите мерки по член 4е, както и бъдещите законодателни предложения (съгласно член 7, параграф 2) в полза на операторите, засегнати от разглежданата директива, са изключително важни.

Освен това Полша е на мнение, че думата „оператори“ обхваща както корабните оператори, така и операторите на пристанища, тъй като пристанищата ще бъдат също толкова засегнати от горепосоченото нарушаване на конкуренцията и следователно ще отговарят на условията за финансова помощ.“

Изявление на Германия

„Германия приветства предложението, с което европейското право се привежда в съответствие с приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, преразгледано от Международната морска организация (ИМО) през 2008 г. (Резолюция на Комитета за защита на морската среда МЕРС.176(58)).

В интерес на опазването на морската среда и на качеството на въздуха, по време на преговорите в ИМО Германия изрази силната си подкрепа за ограниченията, заложи в приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби. Това се отнася в особено голяма степен за максимално допустимото съдържание на сяра в морските горива, които могат да се използват на борда на кораби в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA). Поради тази причина Германия транспонира изискванията на преразглежданото приложение VI в националното си законодателство през 2010 г.

При преговорите по предложението на Комисията, от съображения за опазване на околната среда и за да се избегнат нарушенията на конкуренцията, Германия пледира за единно прилагане на ограниченията за SECA в териториалните морета и изключителните икономически зони на всички държави членки.

Освен това с оглед на качеството на въздуха и също на спазването на задължителните европейски пределни стойности за концентрацията на фини частици (PM 10) Германия предложи да се хармонизира пределната стойност за съдържание на сяра в морските горива, използвани от мореходни кораби, плаващи по вътрешни водни пътища, с пределната стойност за съдържание на сяра за кораби, предназначени за плаване по вътрешни водни пътища.

Германия изразява задоволството си, че общият стандарт на ИМО за 0,5 % ще се прилага през 2020 г. в Европа, независимо от преразглеждането през 2018 г. в ИМО.

По-стриктните норми за горивата на пътническите кораби, обаче, особено на пътническите кораби, изпълняващи редовни услуги, които се експлоатират главно в пристанищата или в близост до брега, биха осигурили подобрене на качеството на въздуха в крайбрежните райони. Германия намира достойно за съжаление, че изискванията по отношение на пътническите кораби в компромисния текст не са амбициозни.

Германия също се противопоставя на факта, че възможността за отпускане на държавна помощ вече не е строго обвързана с надхвърляне на изискванията на директивата. Ето защо Германия смята, че държавна помощ да може да се отпуска единствено в случаите, когато заложените в директивата стандарти са изпълнени на значително по-ранен етап, или когато съдържанието на сяра е значително по-ниско от предписания максимум. Според Германия фактът, че спазването на изискваните пределни стойности на сяра може да доведе до намаляване на другите емисии, не може да се използва като основание за отпускането на държавна помощ.

Ето защо, като цяло, Германия не подкрепя предложението.“

Изявление на Финландия

„Финландия приветства директивата за съдържанието на сяра в корабните горива, както и преразгледаното приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, насочени към подобряване на качеството на въздуха и постигане на положително въздействие върху здравето и околната среда. Новите правила обаче ще имат сериозно въздействие върху сектора на корабостроенето и върху производствата, разчитащи на морския транспорт, заради очакваните цени на горивата с ниско съдържание на сяра и разходите по преустройството на корабите, когато бъде въведена технологията за намаляване на емисиите.

Географското разположение на Финландия в зона за контрол на серните емисии, но твърде далече от основната зона на европейския пазар, заедно с графика за прилагане, подлагат страната на неимоверно предизвикателство във връзка с новите правила.

Затова Финландия смята, че е от изключителна важност държавите членки да имат възможност временно да приемат финансови мерки с цел намаляване на отрицателното въздействие върху засегнатите оператори, за да се избегне нарушаването на конкуренцията, което иначе ще бъде причинено от новите правила. Тези мерки следва да бъдат в съответствие с приложимите правила за държавната помощ, и да бъдат приети от Комисията в тази област, както е посочено в член 4е от директивата. Освен това изготвянето на работния документ на службите на Комисията „Намаляване на емисиите на замърсители от морския транспорт и пакет от инструменти за устойчив воден транспорт“ (документа за пакета от инструменти — член 7, параграф 3) е от изключителна важност.“

Съвместно изявление на България, Испания, Франция, Гърция, Италия, Малта, Португалия и Румъния

„България, Испания, Франция, Гърция, Италия, Малта, Португалия и Румъния могат да се присъединят към компромиса. Тези държави членки обаче държат да заявят резервите си по отношение на клаузата за преглед през 2013 г., предвидена в член 7, параграфи 2 и 3 от директивата — обект на изменението, както и по отношение на новото съображение относно прегледа през 2013 г. на политиката в областта на качеството на въздуха, което визира конкретно въпроса за замърсяването на въздуха във териториалните води на ЕС.

Тези държави членки смятат, че преди да започне процесът на преглед, е необходимо да бъдат анализирани първоначалните резултати от прилагането на новите норми, които ще влязат в сила в зоните за контрол на серните емисии (SECA) едва от 2015 г.

Срокът 2013 година е прекалено скоро и тези държави членки държат да подчертаят, че не подкрепят принципа за нова законодателна инициатива, която би била в противоречие със стратегията на Европейската комисия „за по-добро законодателство“ и с целите за правна сигурност и пропорционалност.

Това ненавременен действие всъщност би нарушило правната стабилност, от която имат нужда морските оператори и стопанските субекти, заинтересовани от снабдяването с корабни горива, с цел извършване на необходимите инвестиции.

Тези държави членки подчертават, че ако Международната морска организация (ИМО) реши да се възползва от клаузата за преглед през 2018 г. по основателни причини, най-вече технически, като липсата на отговарящо на нормите гориво при отчитане на предлагането и търсенето на световния пазар на горива към въпросната дата, на тенденциите на пазара или на всякакъв друг релевантен елемент, Европейският съюз ще трябва да се съобрази с това особено положение, ако иска да съхрани конкурентоспособността на европейската морска индустрия. В такъв случай Комисията следва да предложи съответните разпоредби, включително необходимото уреждане на правната рамка и на графика за нейното прилагане.“

Съвместно изявление на Франция, Италия и Малта

„В контекста на конкуренцията в областта на интермодалния транспорт Франция, Италия и Малта смятат, че ще е необходимо да внимаваме секторът на европейския морски транспорт да не бъде изложен на прекомерен риск.

Във връзка с това тези държави членки призовават Комисията да продължи работата си по пакета от инструменти, като в процеса на размисъл включи по-специално европейските финансови инструменти и правната рамка за контрол на държавната помощ.“

Изявление на Латвия и Швеция

„Латвия и Швеция отчитат, че е важно да се постигне компромис по проекта за директива, за да се приведе правото на Европейския съюз в съответствие с приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, преразгледано през 2008 г. от Международната морска организация.

По време на преговорите Латвия и Швеция пледираха за единно прилагане на изискванията, приложими в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) към териториалните морета и изключителните икономически зони на всички държави членки. Подобен подход щеше да гарантира значителни ползи за околната среда и човешкото здраве и да спомогне за избягване на евентуално нарушаване на конкуренцията. Латвия и Швеция освен това смятат, че по съображения за опазване на околната среда и за да се избегне нарушаване на конкуренцията, е необходима по-нататъшна работа в подкрепа на установяването на нови зони за контрол на емисиите на серни оксиди в рамките на Международната морска организация.

Латвия и Швеция подкрепят приемането на проекта за директива, тъй като той осигурява рамка за по-нататъшно разглеждане на евентуалното икономическо въздействие на съдържащите се в него изисквания, по-специално във връзка с нарушаване на конкуренцията и с потенциалния риск от връщане на транспорта от морски към сухопътен, което да доведе до повече вреди за околната среда.

За да се избегнат посочените по-горе рискове, Латвия и Швеция желаят да приканят Европейската комисия да обърне специално внимание на разработването на подходящи мерки, които в значителна степен да минимизират отрицателното въздействие, и във връзка с това да работи в тясно сътрудничество с държавите членки.“

Изявление на Естония

„Естония подкрепя целта на директивата относно съдържанието на сярата в корабните горива и преработеното приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби. Естония приветства предприетите мерки за подобряване на качеството на въздуха и за укрепване на опазването на морската среда. Смятаме, че посочените в директивата политики ще окажат значително положително въздействие както върху човешкото здраве, така и върху околната среда. Доброто екологично състояние и адекватната защита в района на Балтийско море представляват особен интерес за Естония.

Същевременно Естония изтъква, че тези важни цели на политиката трябва да бъдат реалистични и постижими. В контекста на оставащите въпроси за наличността на горивата и технологичните предизвикателства изпитваме загриженост от амбициозния график, установен в директивата. Вярваме, че директивата ще ускори така необходимите технологични иновации, но за да се видят резултатите, ще е необходимо време. Ето защо в хода на преговорите Естония застъпваше позицията, че 2020 г. ще е по-подходящ срок за влизането в сила на новите правила.

Освен това Естония подкрепя единното прилагане на изискванията, приложими в зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA), към териториалните морета и изключителните икономически зони на всички държави членки. Това би увеличило значително положителното въздействие на директивата от гледна точка на ползите както за здравето, така и за околната среда, и би гарантирало също така по-справедливи условия за конкуренция в целия Европейски съюз.“

2. **Директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст) [второ четене] (ЗА+И)**
PE-CONS 44/12 TRANS 238 CODEC 1861 OC 398
+ REV 1 (lv)
+ REV 2 (sv)
+ REV 3 (da)

Съветът одобри изменението на Европейския парламент на позицията на Съвета на първо четене, като делегациите на Германия, Люксембург и Австрия гласуваха „против“, а делегациите на Естония, Полша и Словашката република се въздържаха. Директивата се счита за приета във вида на така изменената позиция на Съвета на първо четене в съответствие с член 294, параграф 8, буква а) от Договора за функционирането на Европейския съюз. (Правно основание: член 91 от ДФЕС).

Изявление на Комисията

„Комисията подчертава, че системното позоваване на член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) е в разрез с духа и буквата на Регламент (ЕС) № 182/2011 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13). До тази разпоредба трябва да се прибягва в отговор на специална необходимост да се направи изключение от принципното правило, което гласи, че Комисията може да приеме проект на акт за изпълнение, когато не бъде дадено становище. Предвид това, че представлява изключение от общото правило, определено в член 5, параграф 4, прибягването до втора алинея, буква б) не може да се разглежда просто като „дискреционно правомощие“ на законодателя, а трябва да се тълкува ограничително и следователно да бъде мотивирано.

Макар да подкрепя постигнатото от Европейския парламент и Съвета споразумение относно прибягването до тази разпоредба в девет конкретни случая, които двете институции обосновават с потенциалното им въздействие върху функционирането на железопътния пазар и публичните финанси, Комисията изразява съжаление, че тази обосновка не е отразена в съображение.“

Изявление на Германия

„Разпоредбата по член 32, параграф 4 продължава да налага задължително разграничаване на таксите за железопътни линии, за да се осигури стимул за влаковете, оборудвани с европейски системи за управление на влаковете (ETCS). Германия се противопоставя на поемането от държавите членки на „задълженията“ във връзка с финансовия дефицит, претърпян от управителите на железопътна инфраструктура в резултат от това разграничаване на таксите.

Германия се опира на предположението, че изявлението на Съвета от 16 юни 2011 г. във връзка с приемането от Европейската комисия на общия подход по предложението за директива продължава да бъде валидно, а именно, че резервите относно бюджета (съображения 10 и 37) се отнасят изрично за член 8, параграф 4.

Германия също така приема, че член 31, параграф 5, трета алинея не ограничава целта на въвеждането на диференциран в зависимост от равнищата на шум компонент на таксите за железопътни линии по смисъла на първа алинея единствено до финансиране на оборудването на товарните вагони, а че този инструмент може да осигури общ стимул за намаляване на шума и принципно не изключва други мерки.

Германия отбелязва, че член 13, параграф 3, втора алинея предвижда въвеждането на отделни счетоводни баланси и отчети за приходите и разходите за „всички обслужващи съоръжения, посочени в (...) приложение II“ и че определението за обслужващи съоръжения в приложение II включва например страничните коловози за гарирание. Германия се опира на предположението, че целта на член 13, параграф 3, втора алинея не е да се предвидят отделни счетоводни баланси и отчети за приходите и разходите за всяко отделно обслужващо съоръжение, а по-скоро обслужващите съоръжения да бъдат разделени по категории.

Съвместно изявление на Полша и Словашката република

„Полша и Словашката република отдават голямо значение на развитието на железопътния сектор. Двете държави са в процес на извършване на трудно и скъпоструващо реструктуриране на управителя на инфраструктурата. Освен това Полша и Словашката република постепенно ще увеличат инвестициите в железопътна инфраструктура в рамките на финансовия капацитет.

Директивата на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство е важен документ, който представлява основа за развитието на железопътния транспорт. В същото време той следва да отчита трудното финансово положение на държавите членки и да включва подходящи преходни периоди.

Полша и Словашката република се опират на предположението, че произтичащите от директивата задължения не могат да противоречат на ангажиментите, поети по силата на Пакта за стабилност и растеж, по-специално във връзка с обвързващата процедура при прекомерен дефицит за някои държави членки. От тази перспектива предвидените в директивата преходни периоди са недостатъчни.

Освен това Полша и Словашката република смятат, че някои от разпоредбите на директивата следва да не се прилагат за вече съществуващи железопътни линии, използвани единствено за превоз на товари, които са с нетипични за ЕС технически характеристики и свързват само една държава членка с граничеща трета държава. В директивата обаче не е предвидено подходящо изключване. Като имат предвид посоченото по-горе, Полша и Словашката република не могат да подкрепят директивата и се въздържат от гласуване.“

Изявление на Латвия

„Латвия подкрепя изцяло инициативата за опростяване, разясняване и модернизиране на регулаторната рамка на европейското железопътно пространство чрез преработване на първия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт.

Въпреки това Латвия продължава да има опасения по отношение на някои разпоредби на директивата:

- Член 7, параграф 1 поставя задължение на държавите членки да демонстрират, че е постигната независимост на основните функции на управителя на инфраструктура. Липсата на ясно определени критерии в директивата и общото изискване към държавите членки да гарантират, че основните функции са поверени на органи и компании, които самите не предоставят железопътни услуги, дават възможност за широко тълкуване и няма да намалят двусмислието и пропуските на сега действащата регулаторна рамка. Транспонирането на настоящата директива и свързаните с това процедури за установяване на неизпълнение на задължения показват, че държавите членки изпитват затруднения в това отношение. Ясно определените критерии щяха да способстват за по-доброто транспониране на разпоредбите на директивата и щяха да дадат на железопътния сектор увереност, че националните мерки не са прекомерни по отношение на регулаторната рамка на Европейския съюз.

Латвия смята, че задачата, възложена на Комисията в член 63, параграф 1 — по целесъобразност да предлага законодателни мерки, свързани с отварянето на пазара на вътрешните железопътни пътнически превози и със създаването на подходящи условия за гарантиране на недискриминационния достъп до инфраструктурите, въз основа на съществуващите изисквания за отделяне между управлението на инфраструктурата и транспортните дейности, като зачита правото на инициатива, се явява стъпка в правилната посока, но в същото време не осигурява необходимата сигурност, че проблемът ще бъде решен в бъдеще.

- Латвия продължава да има опасения и във връзка с включването на функцията за събиране на инфраструктурни такси в списъка на основните функции (член 7, параграф 1). Латвия напълно разбира необходимостта от защита на чувствителната търговска информация, но в нашия случай тази функция ще трябва да бъде прехвърлена от управителя на инфраструктурата, който едновременно е и собственик на инфраструктурата, на органа, извършващ основните функции. Подобно действие би ограничило способността на управителя на инфраструктурата да контролира правилно финансовите си средства и би имало и неблагоприятно въздействие върху неговите съществуващи или бъдещи финансови задължения, както и върху финансирането на развитието на инфраструктурата.
- Латвия смята също така, че решението на въпроса, повдигнат от Европейския парламент по отношение на член 17, параграф 1 относно лицензирането във връзка с отношенията с трети държави по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза и която е географски отделена или разположена в периферията на ЕС, не е достатъчно, и продължава да счита, че в основния текст на директивата трябваше да бъдат предвидени ясни правила за възможност за прилагане на ограничения във връзка с железопътни предприятия, които пряко или непряко са обект на ефективен контрол чрез дялово участие на трета държава или на граждани на трета държава.

Въпреки изложените по-горе опасения Латвия разбира, че е важно да се постигне напредък по създаването на единно европейско железопътно пространство, и поради това изразява подкрепата си за окончателния компромисен текст на директивата, като в същото време призовава Европейската комисия да вземе предвид горепосочените въпроси при изготвянето на бъдещи законодателни актове в тази област.“

Изявление на Австрия

„По принцип Австрия подкрепя инициативата за преработване на първия железопътен пакет с цел опростяване на регулаторната среда в европейския железопътен сектор. Конкурентоспособността на железопътния транспорт като екологична алтернатива на шосейния транспорт е от първостепенно значение за Австрия.

Ето защо Австрия наред с много други държави членки напълно подкрепя европейските цели по отношение на европейските системи за управление на влаковете (ETCS). На национално равнище това се проявява чрез разработването на австрийския план за преход към ETCS и още повече чрез австрийската програма за стимулиране на оборудването на превозните средства с ETCS — 2-ро равнище. В програмата за стимулиране по отношение на ETCS, която бе обявена и стартирана през 2011 г., вече е предвиден пряк стимул за оборудването на превозните средства с ETCS — 2-ро равнище, който съответства на предвиденото в Решение 2008/386/ЕО на Комисията.

Във връзка с това следва да се подчертае, че разпоредбите на член 32, параграф 4 могат да се тълкуват единствено по такъв начин, че на държавите членки или управителите на инфраструктура в държавите членки, които вече са стартирали програма за стимулиране на ETCS по отношение на оборудването на превозните средства с ETCS, не се налага същото задължение да диференцират таксите за ползване на железопътната инфраструктура по коридорите на ETCS съгласно Решение 2009/561/ЕО на Комисията като на тези държави членки, които не са въвели преки стимули за железопътните предприятия да оборудват превозните средства с ETCS.

Като цяло на европейско равнище следва да се определят само рамковите принципи за сектора, а организацията на железопътния сектор в държавите членки следва да бъде оставена на самите тях, при спазване на рамката на европейските цели. Всякаво задължително разделяне на органи извън отделното водене на счетоводство и отделните счетоводни баланси води до несъразмерна допълнителна финансова и организационна тежест и до несъразмерна намеса в свободата на железопътните предприятия да вземат икономически решения, което Австрия не подкрепя. Поради това Австрия отхвърля също формулировките в член 13, параграфи 3 и 6 и не може да подкрепи предложението законодателен акт.“

ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

4. Пакет за прилагане на Морската трудова конвенция

а) Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол [първо четене]

- Общ подход
8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241
13904/12 MAR 112 TRANS 297 SOC 754 CODEC 2163
+ ADD 1

Съветът постигна общ подход по текста на посоченото по-горе предложение за директива, съдържащ се в док. 13904/12.

Австрия представи изявление за вписване в настоящия протокол, изложено по-долу.

Изявление на Австрия

„Австрия съзнава значението на Морската трудова конвенция, която е важна отправна точка за подобряването на условията на живот и труд на моряците на борда на корабите. Поради това тя приветства усилията, насочени към прилагането на Морската трудова конвенция във възможно най-голям брой държави.

От друга страна, за държава без излаз на море като Австрия морското корабоплаване е по-маловажно, не на последно място поради закриването на морския корабен регистър за търговските плавателни съдове. Ето защо в това отношение Австрия вече не е държава на знамето.

Австрия не иска в никакъв случай да възпрепятства другите държави членки да ратифицират Морската трудова конвенция съгласно представените предложения за директиви. Тъй като обаче прилагането на тази конвенция предполага значителни административни и финансови ресурси, по никакъв начин несъответстващи на интереса, който съдържанието на въпросната конвенция представлява за нея, Австрия не възнамерява да ратифицира Морската трудова конвенция.“

- б) Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно отговорностите на държавата на знамето по отношение на прилагането на Директива 2009/13/ЕО на Съвета за изпълнение на Споразумението, сключено между Асоциациите на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Морската трудова конвенция от 2006 г. и за изменение на Директива 1999/63/ЕО [първо четене]**

- Общ подход
- 8241/12 MAR 38 TRANS 106 SOC 242
- 14790/12 MAR 123 TRANS 327 SOC 816 CODEC 2348
- + ADD 1
- + ADD 2

Съветът постигна общ подход по текста на посоченото по-горе предложение за директива, съдържащ се в док. 14790/12.

Словения се въздържа и представи изявление за вписване в настоящия протокол, изложено по-долу. Австрия също представи изявление за вписване в настоящия протокол, изложено по-долу.

Изявление на Австрия

„Австрия съзнава значението на Морската трудова конвенция, която е важна стъпка към подобряването на условията на живот и труд на моряците на борда на корабите. Поради това тя приветства усилията, насочени към прилагането на Морската трудова конвенция във възможно най-голям брой държави.

От друга страна, за държава без излаз на море като Австрия морското корабоплаване е по-маловажно, не на последно място поради закриването на морския корабен регистър за търговските плавателни съдове. Ето защо в това отношение Австрия вече не е държава на знамето.

Австрия не иска в никакъв случай да възпрепятства другите държави членки да ратифицират Морската трудова конвенция съгласно представените предложения за директиви. Тъй като обаче прилагането на тази конвенция предполага значителни административни и финансови ресурси, по никакъв начин несъответстващи на интереса, който съдържа ието на въпросната конвенция представлява за нея, Австрия не възнамерява да ратифицира Морската трудова конвенция.“

Изявление на Словения

„Република Словения поддържа обща резерва по предложението, и по-специално по въпроса за избора на правно основание и механизма за прилагане.

Република Словения счита, че тъй като целта на предложената директива е прилагане или по-скоро допълване на Директива 2009/13/ЕО (приета въз основа на член 139, параграф 2 от ДЕО, настоящ член 155, параграф 2 от ДФЕС), която от своя страна прилага и допълва споразумението между социалните партньори за прилагане на МТК от 2006 г., би било по-логично Директива 2009/13/ЕО да бъде изменена на същото правно основание или като минимум да се измени Директива 2009/21/ЕО относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

Според Република Словения подобен подход би съответствал в по-голяма степен на принципа, ръководещ избора на правно основание, и принципите за по-добро регулиране, опростяване и прозрачност.

Република Словения смята, че подходът, възприет в рамките на общия подход, не е подходящо решение на въпроса и че държавите членки ще срещнат трудности при транспонирането на директивата в националните законодателства.“

5. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз (преработен текст) [първо четене]

- Общ подход
18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289
+ REV 1 (en)
15282/12 AVIATION 158 CODEC 2455

Съветът постигна общ подход по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз (преработен текст), съдържащ се в док. 15442/12.

Председателството представи изявление за вписване в настоящия протокол, изложено по-долу.

Изявление на председателството

„За да се даде на Обединеното кралство и Испания повече време да постигнат разбиращелство по въпроса за Гибралтар, председателството предлага засега въпросът да бъде „замразен“.

Като израз на това „замразяване“ председателството предлага от нашия текст изцяло да отпадне споменаването на Гибралтар (в съображение 29 и в член 1), а бележки под линия 7 и 9 да бъдат заменени с текст, отразяващ факта, че въпросът засега се замразява.“

7. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета („Тахограф“) [първо четене]

- Политическо споразумение
13195/11 TRANS 222 CODEC 1274
13725/12 TRANS 292 CODEC 2124
+ ADD 1

Съветът постигна политическо споразумение по посоченото по-горе предложение, поместено в док. 13725/12.

Комисията представи изявление за вписване в настоящия протокол, изложено по-долу.

Изявление на Комисията

„Комисията смята, че политическото споразумение не дава достатъчно гаранции за предотвратяване на измами и злоупотреби с тахографската система, тъй като:

- срокът, предвиден за въвеждането на „интелигентните тахографи“, е твърде късен в сравнение с първоначалното предложение на Комисията (в членове 4, 5 и 6);
- Съветът заличи член 27 относно обединяването на картите на водача, без да предложи алтернативи в дългосрочен план за персонализиране на картите и намаляване на риска от злоупотреба с тях;
- във въведения от Съвета нов член 21, параграф 7а се разрешава издаването на карти на водачи, които живеят на територията на държави членки, където Договорите не се прилагат, без достатъчни правни гаранции, че тези водачи ще спазват регламента.

Тези слабости подкопават една от основните цели на първоначалното предложение на Комисията, а именно да се повиши сигурността на тахографската система и да се намали броят на измамите.

Комисията призовава Съвета и Европейския парламент да обсъдят допълнително споменатите по-горе въпроси и да намерят подходящи решения по време на следващите етапи на обикновената законодателна процедура.“

8. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО [първо четене]

- Ориентационен дебат
12786/12 TRANS 249 CODEC 1954
+ REV 1 (cs, da, el, es, et, fi, ga, hu, it, lt, lv, mt, nl, pl, pt, sk, sl, sv, ro, bg)
15093/12 TRANS 339 CODEC 2412

Съветът проведе ориентационен дебат относно посоченото по-горе предложение.

=====