



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 29 октомври 2013 г.
(OR. en)**

**10622/13
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 29
TRANS 311
TELECOM 159
ENER 255**

ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

Относно: **3243-то** заседание на Съвета на Европейския съюз (**ТРАНСПОРТ,
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ЕНЕРГЕТИКА**), проведено в Люксембург
на 6, 7 и 10 юни 2013 г.

ТОЧКИ ЗА ОТКРИТО ОБСЪЖДАНЕ¹

Страница

Списък на точки „А“ (док. 10173/13 PTS A 38)

1. Директива на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на пиротехнически изделия (първо четене) (ЗА+И) 4
2. Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно движението с нетърговска цел на домашни любимци и за отмяна на Регламент (ЕО) № 998/2003 (първо четене) (ЗА+И) 5
3. Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/65/ЕИО на Съвета по отношение на ветеринарно-санитарните изисквания, уреждащи търговията и вноса в Съюза на кучета, котки и порове (първо четене) (ЗА) 5
4. Директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води и за изменение на Директива 2004/35/ЕО (първо четене) (ЗА+И) 6
5. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 450/2008 за създаване на Митнически кодекс на Общността (Модернизиран митнически кодекс) по отношение на срока на неговото прилагане (първо четене) (ЗА).. 6
6. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕО) № 552/97 на Съвета за временно отнемане на правото на Мианмар/Бирма на ползване на общите митнически преференции (първо четене) (ЗА) 7

СПИСЪК НА ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД (док. 10164/13 OJ/CONS 29 TRANS 275 TELECOM 144 ENER 233)

3. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за гарантиране на високо общо ниво на мрежова и информационна сигурност в Съюза (първо четене) 7
4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (първо четене) 7
5. Цифрова инфраструктура и услуги (първо четене)..... 8
6. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно достъпността на уебсайтовете на органите от общественения сектор (първо четене)..... 8

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).

7.	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 2009/28/ЕО за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (първо четене)	8
13.	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (първо четене)	9
14.	Четвърти пакет за железопътния транспорт Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст) (първо четене)	9
15.	Пакет за техническа изправност (първо четене)	11
16.	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията	12
17.	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО (първо четене)	16

*

* *

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 хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на пиротехнически изделия (първо четене) (ЗА+И)**
PE-CONS 16/13 ENT 93 MI 254 CONSOM 57 COMPET 182 CODEC 717
OC 183

Съветът одобри изменението, съдържащо се 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. (Правно основание: член 114 от ДФЕС).

Изявление на България

„България подкрепя приемането на директивата на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на пиротехнически изделия.

България обаче изразява съжаление, че възможността производителят да назначава упълномощен представител не е обхваната от нито едно от правилата в посочената директива. Липсата на хармонизирани разпоредби, които да регламентират това общо право на производителя, би могла да доведе до появата на различни правила и практики в държавите членки, които на свой ред биха могли да създадат трудности за икономическите субекти.

За да се ограничи до минимум отрицателният ефект на липсата на такива правила, България смята за необходимо да въведе в националното си законодателство съответните разпоредби на Решение № 768/2008/ЕО.“

Изявление на Комисията

относно компетентността на комитета

„Комисията изразява съжаление във връзка с приемането на член 45, параграф 2б, който има потенциала да създаде объркване и правна несигурност. Ролята на комитетите, които осигуряват контрола на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията, се определя единствено от Регламент (ЕС) № 182/2011, приет въз основа на член 291, параграф 3 от ДФЕС. Следователно тази роля не може да се променя нито да се цели нейното доуточняване с друг акт на вторичното право. Освен това процедурните правилници на комитетите се приемат от самите комитети въз основа на Регламент (ЕС) № 182/2011. Като такива те трябва да се прилагат в случаите, когато съответният комитет изпълнява ролята си, определена от Регламент (ЕС) № 182/2011. Всякакво позоваване на процедурния правилник извън този контекст е ненужно и неуместно. То рискува също да усложни функционирането на комитета.“

2. Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно движението с нетърговска цел на домашни любимци и за отмяна на Регламент (ЕО) № 998/2003 (първо четене) (ЗА+И)

PE-CONS 9/13 AGRILEC 27 VETER 16 CODEC 538 OC 133

Съветът одобри измененията, съдържащи се 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. (Правно основание: член 43, параграф 2 и член 168, параграф 4, буква б) от ДФЕС).

Изявление на Комисията

“В рамките на Стратегията на Европейския съюз за защита и хуманно отношение към животните¹ Комисията ще проучи хуманното отношение към котките и кучетата, обект на дейности с търговска цел.

Ако в резултат на проучването бъде установено, че тези дейности с търговска цел водят до рискове за здравето, Комисията ще разгледа съответните възможности за защита на здравето на човека и животните, в това число като предложи на Европейския парламент и на Съвета подходящо адаптиране на сега действащото законодателство на Съюза относно търговията с кучета и котки, включително въвеждането на системи за тяхната регистрация, които да бъдат съвместими и достъпни във всички държави членки.

С оглед на гореизложеното Комисията ще направи оценка доколко осъществимо и уместно е подобни системи за регистрация да обхванат и котките и кучетата, маркирани и идентифицирани в съответствие със законодателството на Съюза относно движението на домашни любимци с нетърговска цел.“

3. Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/65/ЕИО на Съвета по отношение на ветеринарно-санитарните изисквания, уреждащи търговията и вноса в Съюза на кучета, котки и порове (първо четене) (ЗА)

PE-CONS 10/13 AGRILEG 28 VETER 17 CODEC 540 OC 134

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и прие предложението акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз. (Правно основание: член 43, параграф 2 от ДФЕС).

¹ COM(2012) 6 final/2 — Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета и Европейския икономически и социален комитет относно стратегията на Европейския съюз за защита и хуманно отношение към животните за периода 2012—2015 г.

4. Директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на свързаните с нефт и газ дейности в крайбрежни води и за изменение на Директива 2004/35/ЕО (първо четене) (ЗА+И)
PE-CONS 8/13 ENER 76 ENV 184 MARE 7 COMAR 12 PROCIV 36
CODEC 522 OC 127

Съветът одобри изменението, съдържащо се 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. (Правно основание: член 192, параграф 1 от ДФЕС).

Изявление на Комисията

- „1. Комисията изразява съжаление, че съгласно член 41, параграфи 3 и 5 някои държави членки са частично освободени от задължението за транспониране на директивата и смята, че подобна дерогация не трябва да се смята за прецедент, за да не се засегне целостта на правото на Съюза.
2. Комисията отбелязва, че държавите членки могат да използват възможността да не транспонират и прилагат член 20 от директивата поради липсата понастоящем на дружества, регистрирани под тяхната юрисдикция, извършващи дейности в крайбрежни води извън територията на Съюза.

С цел да се гарантира ефективното изпълнение на директивата, Комисията подчертава, че въпросните държави членки са задължени да направят необходимото вече регистрираните под тяхната юрисдикция дружества да не заобикалят целите на директивата, като включват в обхвата на дейността си и дейности в крайбрежни води, без да уведомят за подобна промяна компетентните национални органи, които да могат да предприемат необходимите мерки за осигуряване пълното прилагане на разпоредбите на член 20.

Комисията ще вземе всички необходими мерки срещу всяко заобикаляне, доведено до нейното знание.“

5. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 450/2008 за създаване на Митнически кодекс на Общността (Модернизиран митнически кодекс) по отношение на срока на неговото прилагане (първо четене) (ЗА)
PE-CONS 23/13 UD 94 ENFOCUSTOM 77 MI 334 COMER 102 TRANS 185
CODEC 923 OC 256

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и прие предложения акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз. (Правно основание: членове 33, 114 и 207 от ДФЕС).

- 6. Регламент на Европейския парламент и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕО) № 552/97 на Съвета за временно отнемане на правото на Мианмар/Бирма на ползване на общите митнически преференции (първо четене) (ЗА)**
PE-CONS 12/13 SPG 5 WTO 69 COASI 42 CODEC 623 OC 155

Съветът одобри позицията на Европейския парламент на първо четене и прие предложението акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз. (Правно основание: член 207 от ДФЕС).

ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

- 3. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за гарантиране на високо общо ниво на мрежова и информационна сигурност в Съюза (първо четене)**

Междуинституционално досие: 2013/0027 (COD)

- Доклад за напредъка
- Ориентационен дебат

6342/13 TELECOM 24 DATAPROTECT 14 CYBER 2 MI 104
CODEC 313

10076/13 TELECOM 136 DATAPROTECT 68 CYBER 11 MI 449
CODEC 1209

Съветът взе под внимание доклада за напредъка, поместен в док. 10076/13, и проведе ориентационен дебат на базата на въпросите, изложени в док. 10076/13.

- 4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (първо четене)**

Междуинституционално досие: 2012/0146 (COD)

- Доклад за напредъка

10977/12 TELECOM 122 MI 411 DATAPROTECT 73 CODEC 1576

10100/13 TELECOM 141 MI 452 DATAPROTECT 69 EJUSTICE 52
CODEC 1219

Съветът взе под внимание доклада за напредъка, изложен в док. 10100/13.

5. Цифрова инфраструктура и услуги

- а) **Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоки за трансевропейските телекомуникационни мрежи и за отмяна на Решение № 1336/97/ЕО (първо четене)**
Междуинституционално досие: 2011/0299 (COD)
- б) **Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за намаляване на разходите за разгръщане на високоскоростни електронни съобщителни мрежи (първо четене)**
Междуинституционално досие: 2013/0080 (COD)
- Доклад за напредъка
7999/13 TELECOM 60 COMPET 177 CODEC 686
10088/13 TELECOM 139 COMPET 369 CODEC 1214

Съветът взе под внимание доклада за напредъка по тези две предложения, съдържащ се в док. 10088/13.

6. **Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно достъпността на уебсайтовете на органите от общественния сектор (първо четене)**
Междуинституционално досие: 2013/0340 (COD)
- Доклад за напредъка
17344/12 TELECOM 250 CONSOM 155 MI 811 CODEC 2936
10089/13 TELECOM 140 CONSOM 101 MI 451 CODEC 1215

Съветът взе под внимание доклада за напредъка, изложен в док. 10089/13.

ЕНЕРГЕТИКА

7. **Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 2009/28/ЕО за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (първо четене)**
Междуинституционално досие: 2012/0288 (COD)
- Доклад за напредъка
15189/12 ENV 789 ENER 417 ENT 257 TRANS 346 AGRI 686
POLGEN 170 CODEC 2432
+ REV 1 (fi,sv,cs,sk)
+ REV 2 (de)
8920/13 ENER 143 ENV 333 ENT 112 TRANS 186 AGRI 259 POLGEN 53
CODEC 924

Съветът взе под внимание доклада за напредъка, изложен в док. 8920/13.

ТРАНСПОРТ

Интермодален транспорт

13. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (първо четене)

Междуинституционално досие: 2011/0302 (COD)

– Доклад за напредъка

16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345
TRANS 292 TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129
+ REV 3 (bg,et,el,es,hu,it,lt,pl,pt,ro,sl,sv)
+ REV 4 (cs,da,de,en,fi,fr,ga,lv,mt)
+ REV 5 (nl)

10060/13 TRANS 265 FIN 296 CADREFIN 121 POLGEN 83 REGIO 112
ENER 220 TELECOM 135 COMPET 356 MI 448 ECO 98
CODEC 1205

Съветът разгледа и одобри доклада за напредъка по горепосоченото предложение, съдържащ се в док. 10060/13.

Сухопътен транспорт

14. Четвърти пакет за железопътния транспорт

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст) (първо четене)

Междуинституционално досие: 2013/0015 (COD)

– Общ подход

6013/13 TRANS 39 CODEC 226
10276/13 TRANS 289 CODEC 1273

Съветът прие изложения в док. 10813/13 общ подход по горепосоченото предложение и постигна съгласие да включи в настоящия протокол изявленията на Австрия, Италия и Латвия.

Изявление на Австрия

„Като цяло Австрия подкрепя инициативата на Комисията за хармонизиране на техническите спецификации и системи в железопътния сектор. Поради това, подобно на много други държави членки, Австрия подкрепя и тенденцията за установяване на хармонизирани процедури за издаване на разрешения за отделните подсистеми на оперативно съвместимата железопътна мрежа в рамките на Европейската железопътна агенция и чрез нея. Австрия обаче счита, че на този етап изложените в предложението широки правомощия не могат все още да бъдат предоставени в пълна степен на Европейската железопътна агенция. По специално разпоредбите на член 20 относно издадено от Европейската железопътна агенция разрешение за пускането на пазара на мобилни подсистеми — съгласно които националните органи по безопасността също трябва да участват — по своето практическо приложение сякаш не подпомагат опростяването на тези процедури. Съобразно с това Австрия продължава да е скептична по отношение на тези разпоредби и може да одобри предложението като цяло при условие, че бъде запазен петгодишният преходен период наред с предложените от Комисията задължения за докладване и информиране.

Освен това Австрия счита, че включеното в компромисния текст определение за „железница с олекотена конструкция“ няма практическа стойност, тъй като сериозно би ограничило обхвата за използване в бъдеще на системи за железници с олекотена конструкция. Съобразно с това Австрия би предпочела използваното в предложението на Комисията първоначално определение.

Наред с много други държави членки Австрия като цяло гледа критично и на използването на делегирани актове и смята, че те следва да бъдат заменени с актове за изпълнение. Прилагането на актове за изпълнение би довело до значително по-прозрачна законодателна процедура.“

Изявление на Италия

„Както заяви в изказване пред Съвета Maurizio Lupi, министър на инфраструктурата и транспорта, Италия потвърждава отново позицията си по предложението за директива относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз по отношение на следното:

- 1) Член 20, параграф 1е: предложение за включване на възможност националните органи по безопасността да предприемат превантивни мерки до разрешаването на спорове с Европейската железопътна агенция относно правните аспекти на пускането в движение на определен подвижен състав.
- 2) Член 21: включване в този член на възможност националните органи по безопасността да се намесват в случаите, при които е налице съмнение относно решение на железопътна компания да използва подвижен състав по определен маршрут.
- 3) Член 35: искане за това идентификационният номер на нотифицираната в рамките на системата NANDO организация да се предоставя 60 дни след нотификацията (срок за приключване на процедурата по признаване, определен в Решение 768/2008).
- 4) Член 1, параграф 3, буква б): предложение за изключване от обхвата на директивата и на мрежи, които са функционално отделени и се използват единствено за осъществяването на местни услуги по транспортирането на пътници и товари.
- 5) Член 2, параграф 1 и приложение I: предложение за въвеждането на разграничение между конвенционални и високоскоростни железопътни системи (в съответствие с Директива 2008/57/ЕО).“

Изявление на Латвия

„Република Латвия изразява подкрепа за целите на предложението за директива относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработена версия) и приветства напредъка, постигнат при обсъжданията на това предложение по време на ирландското председателство.

Република Латвия обаче смята, че при следващите етапи на обсъжданията на това предложение следва да се допусне по-голяма гъвкавост по отношение на разрешенията за движение на возила по мрежи, които имат подобни характеристики, но същевременно се отличават от основната железопътна мрежа в Съюза. Като се вземе предвид, че използването на тези возила се ограничава единствено до тези мрежи и те не могат да се използват в основната железопътна мрежа в Съюза, националните органи по безопасността в съответните държави членки следва да получат възможност да сключват споразумения относно съвместни процедури по издаване на разрешения за съответната мрежа. Подобен вариант за тези конкретни случаи не би наложил прякото участие на Европейската железопътна агенция, с което на заявителите се осигурява по-удобно и икономически по-изгодно решение.“

15. „Пакет за техническа изправност“

- а) **Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Европейския съюз, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО (първо четене)**

Междуинституционално досие: 2012/0186 (COD)

12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

+ REV 1 (de)

ADD 1

10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

- б) **Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 1999/37/ЕО на Съвета относно документите за регистрация на превозни средства (първо четене)**

Междуинституционално досие: 2012/0185 (COD)

12803/12 TRANS 250 CODEC 1960

10278/13 TRANS 291 CODEC 1275

- Общ подход

Съветът прие изложените в док. 10837/13 и 10838/13 общи подходи по горепосочените предложения и постигна съгласие да включи в настоящия протокол изявленията на Белгия, Италия и Латвия.

Изявление на Белгия

„Белгия приветства споразумението по пакета за техническата изправност, постигнато от ирландското председателство по време на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика от 10 юни 2013 г. Белгия обаче изразява съжаление за липсата на амбиция по отношение на определени разпоредби в предложението за регламент относно крайпътната техническа проверка. Постигнатият по това досие общ подход значително отслаби въздействието на регламента, поради изключването от неговия обхват на лекотоварните превозни средства (N1).

Налице е обаче все по-голяма загриженост поради нарастващия брой на тези превозни средства по пътищата, както и относно въздействието им върху безопасността по пътищата. Тъй като за разлика от тежкотоварните превозни средства, понастоящем използването на лекотоварните за търговски цели не е уредено от европейското законодателство в техническата или социалната област, белгийските власти биха желали да припомнят, че е настъпило времето за общ подход на равнището на ЕС за въвеждане на законодателни разпоредби относно лекотоварните превозни средства.“

Изявление на Италия

„Както заяви в изказване пред Съвета Maurizio Lupi, министър на инфраструктурата и транспорта, Италия потвърждава отново позицията си по предложението за регламент относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства по отношение на следното:

- правната форма на законодателния акт: потвърждаваме предпочитанието си към инструмент, който се прилага пряко в държавите членки, какъвто е регламентът, тъй като е по-ефективен в сложна област като безопасността по пътищата;
- обхвата на регламента: потвърждаваме отново предпочитанието си към включването на категорията превозни средства N1, за да се гарантират по-обхватни и ефективни проверки на превозните средства, които се движат на територията на Европейския съюз.“

Изявление на Латвия

„Република Латвия напълно подкрепя целите на предложението относно крайпътната техническа проверка на изправността на търговски превозни средства, които се движат на територията на Европейския съюз, и за отмяна на Директива 2000/30/ЕО, а именно да се гарантира, че в периодите между редовните прегледи за изправност търговските превозни средства не представляват значителен риск за безопасността по пътищата.

Те имат за цел и осигуряването на равнопоставени условия на конкуренция по отношение на качеството на поддръжката на търговските превозни средства, движещи се в ЕС, като възпират безотговорните оператори в опитите им да си осигурят конкурентни предимства, експлоатирайки недостатъчно поддържани превозни средства.

Република Латвия би искала да подчертае, че моторните превозни средства от категория N1 се предназначени предимно за използване с търговски цели и следва да се считат за търговски превозни средства, поради което е важно тази категория да остане в обхвата на регламента.

Република Латвия не може да подкрепи изключването на категория N1 от обхвата на регламента, тъй като участието на небезопасни и/или опасни моторни превозни средства в пътното движение може да изложи на риск безопасността по пътищата, което е в противоречие не само с националните цели, но и целите на равнището на ЕС, във връзка с тази безопасност.

Република Латвия подкрепя и включването на превозните средства от категория O1 и по-специално O2 в обхвата на регламента, при условие, че превозни средства от посочените категории се използват в комбинация с превозни средства от категориите N1, N2, N3, M2 или M3.

Като взема предвид изложените в настоящото изявление аргументи, Република Латвия не е в състояние да даде одобрението си за общия подход по отношение на предложението относно крайпътната техническа проверка и се въздържа да гласува по него.“

Въздушен транспорт

16. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за докладване на събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО, Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (първо четене)

Междуинституционално досие: 2012/0361 (COD)

- Общ подход
18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132
10279/13 AVIATION 70 CODEC 1276

Съветът прие изложения в док. 10735/13 общ подход по горепосоченото предложение, като Франция се въздържа. Съветът постигна съгласие да включи в настоящия протокол изявлението на Италия.

Изявление на Италия

„Въпреки че изразяваме съгласие с първостепенната цел на предложението, и по-специално целта за хармонизиране на докладването на събития и опростяване на методите за събиране на данни, и въпреки че приветстваме различни аспекти в текста на общия подход (особено приложимостта на изискването за задължително докладване към сектора на въздухоплаването с общо предназначение, мерките за гъвкавост за „малките“ организации¹, използването на „актове за изпълнение“ за установяване на списъка със събития, за които трябва да бъде докладвано и подробния списък със задължителна информация, която трябва да бъде включена в задължителното докладване²), имаме редица критики по отношение на определени формулировки, за които има риск да провалят целта за хармонизиране, от една страна, и да влязат в противоречие с правилата на ИКАО, от друга.

Критиките се отнасят за следните членове:

член 2, параграф 8 (Определения) и член 5, параграфи 1 и 3 (Доброволно докладване)

Въпреки че можем да приемем определението за „събитие“, доколкото то привежда европейските правила в съответствие с правилата на ИКАО, като включва в понятието „събитие“ произшествия и сериозни инциденти съгласно предвиденото в Регламент (ЕС) № 996/2010, бихме изтъкнали че това определение страда от сериозен недостатък, тъй като не включва събития, за които би могло да се докладва посредством системата за доброволно докладване (тъй като биха могли да представляват рискове за безопасността на въздухоплаването). По-добре би било определението за „събитие“ да се оформи спрямо определението, установено в бъдещото приложение 19 (стандарт 5.1.2³), съгласно което цялата информация относно нередности, които могат да повлияят на безопасността на въздухоплаването, попада в обхвата на системата за доброволно докладване. Тук може да се отбележи, че определението, което се съдържа в първоначалния проект за регламент на Комисията⁴, беше много по-пълно.

¹ Вж. член 6 (Събиране и съхраняване на информация) и член 4 (Задължително докладване, по специално параграф 2а относно опростените изисквания за потенциални докладващи, които извършват полети на въздухоплавателни средства, различни от въздухоплавателните средства със сложна моторна тяга).

² Вж. член 4, параграф 2а (Задължително докладване) и член 7, параграф 1а (Качество и съдържание на докладите за събития).

³ Стандарт 5.1.2, приложение 19, ИКАО: „Всяка страна създава доброволна система за докладване на инциденти, за да се улесни събирането на информация за действителни или потенциални пропуски по отношение на безопасността, които не могат да бъдат обхванати от задължителната система за докладване на инциденти.“

⁴ Вж. 2012/0361 (COD) член 2, параграф 8: „събитие“ означава всяко събитие, което е или би могло да бъде значително в контекста на безопасността на полетите и обхваща по-специално произшествия и сериозни инциденти съгласно определението в член 2, параграф 1 и 16 от Регламент (ЕС) № 996/2010 и инциденти;

Непълната формулировка на понятието за „събитие“ в още по-голяма степен влиза в стълкновение с член 5 относно системата за доброволно докладване. В този случай също би било по-добре да се включи позоваване на случаи, които може да попаднат в системата на доброволно докладване¹.

Член 4, параграф 4 (Задължително докладване)

В този член се определят сроковете за задължително докладване от лица (параграф 4) и организации (параграф 7): ще отбележим, че тези разпоредби предизвикват объркване и непоследователност по отношение на съществуващите правила, тъй като дават възможност на организациите да докладват за всички инциденти, дори за най-сериозните, на органа за гражданско въздухоплаване след повече от 72 часа — срок, който обаче е установен като максимален съгласно правилата за изпълнение на ЕААБ². Този краен срок е препоръчан и в Наръчника на ИКАО за управление на безопасността³, в който се определят по-къси срокове за задължителното докладване на сериозни инциденти и произшествия на компетентния орган: 24 часа за произшествия, 48 часа за сериозни инциденти и 72 часа за инциденти.

Следователно е от съществено значение според нас предвидените крайни срокове за задължително докладване да бъдат приведени в съответствие с разпоредбите на настоящото законодателство⁴.

¹ Параграфи 1, 2 и 3 от член 5 (Доброволно докладване) могат да бъдат изменени по следния начин:

1. Всяка организация, установена в държава членка, създава система за доброволно докладване с цел да се улесни отчитането на събития **относно действителни или потенциални пропуски по отношение на безопасността**, които може да не се отчитат съгласно системата за задължително докладване, или на друга свързана с безопасността информация, която се счита от докладващия за действителна или потенциална опасност.

2. Всяка държава членка, създава система за доброволно докладване с цел да се улесни отчитането на събития **относно действителни или потенциални пропуски по отношение на безопасността**, които може да не се отчитат съгласно системата за задължително докладване, или на друга свързана с безопасността информация, която се счита от докладващия за действителна или потенциална опасност. Тази система включва също, но не се свежда до, събирането на информация, предавана от организациите съгласно параграф 5а.

3. Системите за доброволно докладване позволяват отчитането на събития **относно действителни или потенциални пропуски по отношение на безопасността** или на свързана с безопасността информация, които не се изисква да бъдат задължително докладвани в съответствие с приложение I, или докладването на събития или на свързана с безопасността информация от лица, които не са посочени в член 4, параграф 3.

² Напр. в Регламенти 748/2012, 2042/2003 и 965/2012.

³ Документ на ИКАО 9859, трето издание, глава 4, допълнение 3, приложение А.

⁴ Параграфи 4 и 7 от член 4 следва да бъдат изменени по следния начин:

4. Всяко лице, посочено в параграф 3, докладва за събитията **на компетентния орган, когато е приложимо**, в рамките на 72 часа от момента, в който е узнало за тях, освен ако не може да го направи поради извънредни обстоятелства.

7. Всяка организация, която е установена в държава членка и не е обхваната от предходния параграф, докладва на компетентния орган на тази държава членка съгласно член 6, параграф 2 данните за събития, събрани в съответствие с параграф 1, **възможно по-скоро, но във всеки случай в рамките на 72 часа, след като организацията е установила състоянието, за което се отнася докладът, освен ако не може да го направи поради извънредни обстоятелства без неоправдано забавяне след уведомяването за събитието.**

Член 7, параграф 2 (Качество и съдържание на докладите за събития)

В тази разпоредба се предвижда, че докладът трябва да съдържа класификация на риска и че класификацията се заверява от компетентния орган на държавата членка или ЕААБ и при необходимост се изменя в съответствие с общоевропейската схема за класификация на риска, която трябва да бъде разработена в рамките на 3 години от датата на приемане на регламента.

Считаме, че в съответствие с общоевропейската схема за класификация на риска¹, със сигурност по-подходяща и по-последователна би била формулировка, съгласно която класификацията на риска трябва да се определи от организацията или (при отсъствието на организация) от органа, който получава доклада. Считаме, че процесът на „заверяване“, който органът трябва да проведе за всеки доклад, е несъвместим с целта за хармонизиране на процедурите на ЕС и с предстоящото приемане на общоевропейската схема за класификация на риска; ето защо тази национална процедура за заверяване е неоправдана и вероятно ще доведе до прекалена административна тежест.

Член 13, параграф 3а (Анализ на събития и последващи действия на национално равнище)

Бихме отбелязали, че 30-дневният срок за представяне на анализите в никакъв случай не е съвместим с действащото международно законодателство: в Наръчника на ИКАО за управление на безопасността² се предвижда 30-дневен срок единствено при инциденти, докато за сериозни инциденти и произшествия се препоръчва съответно срок от 60 или 90 дни.

Член 15, параграф 4 (Поверителност и подходящо използване на информацията)

Посочената разпоредба урежда сътрудничеството чрез предварителни административни договорености между компетентните органи в областта на въздухоплаването и сектора на правораздаването.

Във връзка с това и в контекста на солидния опит, натрупан от органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване съгласно Регламент (ЕС) № 996/2010³, изглежда уместно да се посочи колко трудно се оказва сключването на такъв вид споразумение с правораздавателен орган, поради последиците във връзка с правилата на наказателноправните процедури.

В светлината на подобни проблеми с изпълнението и на трудното сключване на споразумения с правораздавателен орган, дори от органи, които гарантират спазването на изискванията за независимост и безпристрастност (точно както е в случая с органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване), предлагаме това правило да бъде заличено в текста на предложението.

Накрая смятаме, че текстът на общия подход е непълен по отношение на Европейската агенция за авиационна безопасност. ЕААБ се отличава със съществен опит в докладването на събития и би било за предпочитане да ѝ се предоставят повече ефективни правомощия.“

¹ Би било уместно член 7, параграф 2 да се измени по следния начин:
2. Всеки доклад за събития, посочен в член 6, параграфи 3 и 4, съдържа класификацията на риска на докладваното събитие по отношение на безопасността. Класификацията се определя от образуването, което получава доклада ~~ее заверява от компетентния орган на държавата членка или ЕААБ~~, в съответствие с общоевропейската схема за класификация на риска, посочена в параграф 5.

² Документ на ИКАО 9859, трето издание, глава 4, допълнение 3, приложение А.

³ Вж. член 12, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 996/2010: „Държавите членки гарантират, че органите за разследване във връзка с безопасността, от една страна, и, от друга страна, други органи, които е вероятно да бъдат включени в дейности, свързани с разследването във връзка с безопасността, например съдебни органи, органи на гражданското въздухоплаване и органи за издирване и спасяване, си сътрудничат чрез предварително сключени споразумения.“

17. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО (първо четене)

Междуинституционално досие: 2012/0358 (COD)

– Общ подход

17992/12 MAR 149 ENT 319 CODEC 3104

10282/13 MAR 66 ENT 151 CODEC 1279

Съветът прие изложения в док. 10819/13 общ подход по горепосочената директива и постигна съгласие да включи в настоящия протокол изявлението на Италия (изложено по-долу).

Изявление на Италия

„Изцяло се съгласяваме с текста на общия подход относно корабите, които вече са в експлоатация и се нуждаят от ново оборудване по време на търговския си живот.

От друга страна има поле за усъвършенстване на разпоредбите относно новопостроените кораби: за тези кораби, каквато е обичайната практика, корабостроителницата може да се е снабдила с оборудването преди датата на доставката. Това оборудване може да не отговаря вече на изискваните характеристики към момента, в който се инсталира на борда, поради промяна на техническите производствени стандарти.

Във връзка с това, тъй като:

1. член 2 не предвижда определение за „нов кораб“ — каквото обаче се съдържа в Директива 96/98/ЕО;
2. в циркулярното писмо на Комисията (TREN/G/FK D (2008) 442447 от 1 декември 2008 г.), разпространено по време на четвъртото изменение на Директива 96/98/ЕО, се съдържа ясно позоваване на въпросния случай (циркулярното писмо обаче, в съответствие с новия член 4 от изменената директива, ще бъде неприложимо след влизането в сила на директивата);

считаме, че е уместно въпросната директива да се позове на циркулярното писмо¹ и в член 4 да се вмъкне следният параграф 2:

2. За целите на параграф 1, при новопостроени кораби, държавите членки използват датата, на която е бил поставен килът или датата, на която строежът на кораба е достигнал сходен стадий, като референтна дата за определяне на приложимите изисквания.

Посоченото по-горе предложение произтича от изискването към собственика на кораба да придобие оборудване, което отговаря на стандартите към датата на поставяне на кила и което, по силата на всяко актуализиране на международните стандарти, следва да продължи да отговаря на стандартите към датата на инсталирането му на борда.

¹ „...При новопостроени кораби, когато е възможно да измине значителен период между момента на доставяне на стоките и момента на доставяне на кораба, е необходимо да се проведат консултации с администрацията. Макар и да не съществува конкретно правило за този случай, Директива 96/98/ЕО предвижда елемент на указване в член 3 във връзка с член 2, параграф 1, съгласно който директивата се прилага за нови кораби, определени като кораби **...чийто кил е поставен или който се намира в сходен стадий на строеж на датата или след датата на влизане в сила на настоящата директива...** Следователно Комисията настоятелно ще препоръча на държавите членки да използват датата, на която е бил поставен килът или датата, на която строежът на кораба е достигнал сходен стадий, като референтна дата за определяне на приложимите изисквания.“

Датата на поставянето на кила е датата на която, след подписването на договора, започва съществуването на кораба: от този момент могат да се изготвят договорите за доставка на оборудване — дейност, която обикновено се извършва преди доставката на самото оборудване и инсталирането му на борда.

По отношение на „алтернативното проектиране“ (член 8, параграф 2), считаме, че при отсъствието на изрични позовавания на него, държавите членки могат при все това да опитат процедурата, предвидена в Международната конвенция от 1974 г. за безопасността на човешкия живот на море (SOLAS), както е посочено в съображението по-долу (включена за удобство от председателството в текста на общия подход):

(хх) Освен че в международните инструменти се определят подробни стандарти за експлоатация и изпитване за морското оборудване, понякога в тях могат да се предвидят мерки, които се отклоняват от нормативните изисквания, но при определени условия изпълняват успешно тези изисквания по същество.

Международната конвенция от 1974 г. за безопасността на човешкия живот на море (SOLAS) дава възможност за алтернативно проектиране и механизми, които отделните държави членки биха могли да прилагат на своя собствена отговорност.

Следователно прилагането на принципа на алтернативното проектиране — в съответствие с принципите, изложени в Международната конвенция от 1974 г. за безопасността на човешкия живот на море (SOLAS) — не би попаднало в обхвата на директивата и прилагането на международния инструмент ще продължи да бъде от изключителната компетентност и отговорност на държавата членка.

Накрая, по отношение на разпоредбите относно прехвърлянето на кораб, който не е регистриран в държава членка, в регистъра на държава членка (член 7), ще подчертаем, че позоваването единствено на директивата предполага, че за оборудването, което вече е инсталирано на борда, е необходим стандарт за еквивалентност, свързан с последната актуализация. Това означава, че по отношение на дейностите, планирани за оценяване и приемане на оборудване, инсталирано на борда на кораби, които не са регистрирани в държава членка и се прехвърлят в регистъра на държава членка, трябва да се направи позоваване на изискванията на Директивата относно морското оборудване, приложими към датата на инсталиране на оборудването на борда. Одобряваме направения въз основа на натрупания опит логичен и правилен избор, но същевременно се пораждат сериозни опасения относно начина за извличане на данни с оглед на възрастта на кораба и на факта, че отсрещната страна не членува в ЕС и не е обвързана от конкретни нормативни ограничения относно морското оборудване. Добавянето на позоваване на израза „подходящи инструменти и поставяне на кила“ би направило текста по-ясен, като се даде възможност на администрацията, която преглежда кораба, да направи оценка на стандарта на оборудването въз основа на датата, на която то е било инсталирано на борда, ако е известна, или на която е бил поставен килът¹. Тази необходимост произтича от факта, че от формална гледна точка настоящата формулировка би дала възможност на борда да се поддържат единствено оборудване или материали, чиято дата на инсталиране на борда би могла да бъде доказана по обективен начин чрез съответните документи.

Този подход неизбежно ще накара държавите членки да приемат прекомерно строги критерии за оценяване, ако посочените по-горе доказателства не могат да бъдат представени.

В този случай, след оценяването, в това число и от технически характер, извършено за всяко отделно оборудване, позоваването в новата директива на датата на поставянето на кила би действало като вид предпазна клауза, която ще набедрява онези случаи, при които единственият проблем пред предоставянето на разрешение за запазване на оборудването на борда би бил свързан с чисто бюрократично препятствие, а не с технически аспекти или с качеството на оборудването.

Всъщност законодателството относно поставянето на кила на корабите е обвързано с различни конвенции.“

¹ Би било уместно да се измени член 7, параграф 1, като накрая се добави: ...*в съответствие с приложимите международни инструменти и настоящата директива, като се вземе предвид поставеният кил... ечитано от посочената в член 39, параграф 1 дата.*