



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 11 декември 2013 г.
(OR. en)**

**14707/13
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 46
TRANS 524
TELECOM 259
ENER 460**

ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

Относно: **3261-во** заседание на Съвета на Европейския съюз
(ТРАНСПОРТ, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ЕНЕРГЕТИКА),
проведено в Люксембург на 10 октомври 2013 г.

ТОЧКИ ЗА ОТКРИТО ОБСЪЖДАНЕ¹

Страница

ОБСЪЖДАНЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ

ТОЧКИ „А“ (док. 14263/13)

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Правилника за длъжностните лица на Европейския съюз и на Условието за работа на другите служители на Европейския съюз [първо четене] (ЗА+И) 3

ТОЧКИ „Б“ (док. 14209)

4. Предложение за регламент на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 219/2007 за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) относно удължаването на срока на съществуване на Съвместното предприятие до 2024 г. 4

КОРАБОПЛАВАНЕ

5. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно многогодишното финансиране на дейността на Европейската агенция за морска безопасност в областта на реагирането на замърсяване, причинено от кораби, и на замърсяване на морето, причинено от нефтени и газови инсталации [първо четене]..... 4

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

6. Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт — предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст) [първо четене] 5

ВЪПРОСИ В ОБЛАСТТА НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ПРЕВОЗИ

7. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 912/2010 за създаване на Европейската агенция за ГНСС [първо четене]..... 7

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

8. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж [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).

ОБСЪЖДАНИЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ

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

ТОЧКИ „А“

Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Правилника за длъжностните лица на Европейския съюз и на Условията за работа на другите служители на Европейския съюз [първо четене] (ЗА+И)
PE-CONS 60/13 STAT 22 FIN 403 CODEC 1663

Съветът одобри изменението, изложено в позицията на Европейския парламент на първо четене, и прие така изменения акт в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз, като делегациите на Чешката република, Дания, Нидерландия, Австрия и Обединеното кралство гласуваха против. (правно основание: член 336 от ДФЕС).

Изявление на Обединеното кралство, Нидерландия, Чешката република, Австрия и Дания

„Днес Съветът гласува правилника за персонала и това е добра възможност да помислим за преговорите и следващите стъпки. Делегациите, които гласуваха срещу компромисния текст на председателството желаят да обяснят накратко защо са гласували против и да споделят надеждите си за бъдещето на публичната администрация на ЕС.

Преразглеждането на правилника за персонала беше възможност за модернизиране на публичната администрация на ЕС, за ограничаване на административните разходи и за гарантиране на способността на институциите на ЕС да поемат бъдещите си ангажименти по отношение на пенсиите и заплатите. Това е възможност, която се появява само веднъж на няколко години. За съжаление, след близо две години интензивна работа от всички участници и въпреки широкото съгласие по тези цели, нашите делегации имат чувството, че представеният компромисен текст не съответства на всеобхватните реформи, които редица държави членки вече провеждат в своите национални публични администрации. Всички публични администрации в нашите държави се променят, а публичната администрация на ЕС изостава на свой риск. За ЕС е жизненоважно да разполага с модерна, ефективна и динамична публична администрация, за да може да постигне резултати по важните въпроси, които вълнуват нашите граждани. Ние не следва да подценяваме силната връзка между подкрепата на обществеността за ЕС и начина, по който тя възприема публичната администрация на ЕС. През следващите няколко години ние ще продължим да работим конструктивно с цел да осигурим на гражданите на ЕС публичната администрация, която следва да отговаря на очакванията им, която е в унисон с нашия ЕС от двадесет и първи век и която ЕС може да си позволи да поддържа.“

ТОЧКИ „Б“

4. **Предложение за регламент на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 219/2007 за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) относно удължаването на срока на съществуване на Съвместното предприятие до 2024 г.**
Междуинституционално досие: 2013/0237 (NLE)

- Приемане на позицията на Съвета
12392/13 AVIATION 109
+ REV 1 (fr)
14302/13 AVIATION 168

Съветът прие своята позиция относно предложението, което цели удължаването до 31 декември 2024 г. на мандата на Съвместното предприятие, ръководещо разработването на проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR).

Позицията на Съвета се приема в съответствие със специална законодателна процедура; с Европейския парламент се провежда консултация. Съветът се съгласи да впише в протокола декларацията на Съвета, поместена по-долу.

Декларация на Съвета **относно финансовото участие на ЕС в бюджета на СП SESAR**

„СЪВЕТЪТ

ОТБЕЛЯВА, че SESAR е една от няколкото инициативи, които трябва да бъдат разширени или създадени съгласно членове 187 и 188 от ДФЕС и за която се предвиждат 600 млн. евро от „Хоризонт 2020“.

Във връзка с това ИЗТЪКВА, че Съветът следва своевременно да се възползва от възможността за разглеждане на бюджетите, предлагани за всички инициативи по член 187 и 188, с цел да осигури ефективно степенуване на приоритетите в контекста на намаления бюджет на „Хоризонт 2020“.

5. **Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно многогодишното финансиране на дейността на Европейската агенция за морска безопасност в областта на реагирането на замърсяване, причинено от кораби, и на замърсяване на морето, причинено от нефтени и газови инсталации [първо четене]**

Междуинституционално досие: 2013/0092 (COD)

- Общ подход
8219/13 MAR 33 FIN 173 CODEC 753 ENV 280
14076/13 MAR 142 FIN 568 CODEC 2129 ENV 863

Съветът прие общ подход относно предложението за финансиране на дейностите на Европейската агенция за морска безопасност в областта на реагирането на замърсяване, причинено от кораби, и на замърсяване на морето, причинено от нефтени и газови инсталации, в периода 2014—2020 г.

6. Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт
Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно
безопасността на железопътния транспорт (преработен текст) [първо четене]
Междуинституционално досие: 2013/0016 (COD)

- Общ подход
6014/13 TRANS 40 CODEC 227
14258/13 TRANS 499 CODEC 2164

Съветът прие общ подход, поместен в док. 14813/13, относно преработения текст на директивата от 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт, която е част от техническия стълб на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт. Съветът се съгласи да впише в протокола изявленията на Италия, Люксембург и Швеция, поместени по-долу.

Изявление на Италия

„Делегацията на Италия подкрепя въвеждането на предложената нова директива относно безопасността на железопътния транспорт и заложените в нея цели. Въпреки това настоящото изявление има за цел да привлече вниманието към редица критични въпроси, останали в текста, преди предстоящите преговори с Европейския парламент.

1. Много е важно при изготвянето на новия регламент относно Европейската железопътна агенция (ERA) да се гарантира независимостта на Апелативния съвет — органа, отговарящ за уреждането на споровете между ERA и националните органи по безопасността относно издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия (член 10, параграф 1, буква е).
Италия смята, че този въпрос трябва да бъде разгледан след изготвянето на новия регламент (за изменение на Регламент (ЕО) № 881/2004) относно задачите на ERA.
2. Новата директива предвижда обхватът на надзорните задачи (член 16а, параграф 1, буква в) на националните органи по безопасността да бъде разширен, така че да включва структури, отговарящи за поддръжката. Италия смята за необходимо да се поясни, че националните органи по безопасността следва да гарантират, че наблюдението на структурите, отговарящи за поддръжката, се извършва от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, като част от техните собствени системи за управление на безопасността.

Освен това Италия е на мнение, че железопътните предприятия следва да отговарят за надзора на безопасното функциониране на структурите, с които имат търговски отношения. Ето защо Италия продължава да се отнася много критично към член 16а, параграф 4ааа, който предвижда възможността националните органи да извършват надзор на безопасното функциониране на различни структури, посочени в новата директива, дори онези, които не извършват дейност само и единствено в железопътния сектор (производители, предприятия за поддръжка, ползватели, доставчици на услуги, възлагащи органи, превозвачи, спедитори, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване).“

Изявление на Люксембург

„По принцип Люксембург подкрепя създаването на единен сертификат и прехвърлянето на свързаните с това компетенции към Европейската железопътна агенция.

Делегацията обаче смята, че прибързването с подобна реформа с дълготраен ефект, без дори да се изчака оценката на съществуващото законодателството, правила, механизми и процедури, е безотговорно (през юни 2013 г. тъкмо влязоха в сила два регламента).

В този контекст Люксембург изразява съжаление относно разделянето на сертифицирането и надзора. Разделянето на задачите между агенцията и националните органи би означавало, че настоящото ниво на безопасност не може да бъде поддържано. Още повече че в оценката за въздействието, съпътстваща предложението на Комисията, липсва коментар по въпроса. Тази перспектива е неприемлива за Люксембург, тъй като железопътната безопасност е абсолютна и неподлежаща на преговори цел.

С тези аргументи и в конструктивен дух Люксембург представи в хода на преговорите предложение за алтернативен подход, основан на посочените по-долу принципи.

Предложената от Люксембург система ще се опира изключително на националните органи по безопасността. В съответствие с подхода на Люксембург предвидената от Комисията процедура все пак няма да претърпи коренна преработка. Европейската железопътна агенция ще бъде заменена от национален орган, който ще изпълнява ролята на водещ орган. Определянето на водещия орган ще бъде свързано със седалището на съответното железопътно предприятие.

Този алтернативен подход ще осигури следните предимства:

- ще се избегне разделянето на задачите, свързани с оценката и надзора.
- ще се опрости системата, като се освободи от структура без реална добавена стойност.
- ще се предотврати същественото увеличение на персонала на агенцията.

Люксембург изтъква със съжаление, че не е получил гаранции в отговор на своите съмнения относно наличието на финансиране и експертен опит в Европейската железопътна агенция, необходими за изпълнението на новите ѝ задачи.

Поради това Люксембург си запазва позицията и ще определи окончателното си решение след приключване на преговорите и по трите предложения, попадащи в обхвата на техническия стълб на четвъртия пакет за железопътния транспорт.“

Изявление на Швеция

„Швеция одобрява компромиса по преработения текст на директивата за железопътна безопасност, изготвен от Съвета. Допълнителното хармонизиране на правилата и процедурите за безопасност по отношение на издаването на лицензи осигурява основата за успешното развитие на европейска железопътна зона и съответно на по-отворен пазар за железопътния транспорт.

Швеция обаче вижда известни проблеми с новите договорености по отношение на разпределянето на отговорността за безопасността, изложени в член 4. Съществуващата директива недвусмислено поставя тази отговорност върху управителите на инфраструктури и железопътните предприятия. Те отговарят и за услугите, предоставяни от техни доставчици. При новата система управителите на инфраструктури и железопътните предприятия продължават да носят отговорност по тези въпроси. Същевременно, на всеки от участниците (напр. доставчици на материали и услуги, а също и клиенти) е възложен индивидуален дял от отговорността за безопасността. По този начин те са натоварени с отговорност по силата на публичното право, която няма еквивалент в други области на сухопътния транспорт.

Тази част от предложението би могла да демотивира участниците да поемат наложената по този начин отговорност и свързаните с нея разходи. Вследствие на това може да бъде подкопана високата култура на безопасност в железопътния сектор. Вместо това рискуваме да създадем култура, при която бремето на отговорността се прехвърля между различните участници. Допълнително рискуваме тази част от предложението да накърни конкурентоспособността на железопътния транспорт. Доставчици на услуги, които товарят и разтоварват стоки, са често клиенти на железопътните предприятия и биха могли да избегнат новата отговорност, като напуснат железопътната промишленост.

Швеция се опасява, че държавите членки ще изпитат сериозни затруднения да балансират разпределянето на отговорност между въпросните участници при транспонирането на директивата в своето законодателство.“

7. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) № 912/2010 за създаване на Европейската агенция за ГНСС [първо четене]

Междуинституционално досие: 2013/0022 (COD)

– Общ подход

6347/13 TRANS 60 MAR 17 AVIATION 20 CAB 6 ESPACE 11

FIN 82 CSC 12 CODEC 315

14274/13 TRANS 503 MAR 145 AVIATION 167 CAB 38 ESPACE 74 FIN 583

CSC 111 CODEC 2171

Съветът прие общ подход по предложението, с което се цели привеждането на регламента относно Европейската агенция за ГНСС (глобална навигационна спътникова система) в съответствие с новата рамка на управление, установена съгласно бъдещия регламент относно въвеждането на европейските системи за спътникова навигация, по-специално по отношение на дейностите по акредитация на сигурността. Тази нова рамка за управление ще влезе в сила на 1 януари 2014 г. Съветът се съгласи да впише в протокола изявлението на Германия и Нидерландия, поместено по-долу.

Изявление на Германия и Нидерландия

„Федерална република Германия и Нидерландия не се противопоставят на приемането на предложения цялостен компромис за регламента за изменение на Регламент (ЕС) № 912/2010 за създаване на Европейската агенция за ГНСС, но изтъкват, че отхвърлят по принцип правото на Европейската комисия да налага вето върху избора на изпълнителен директор на агенциите (член 5, параграф 7).

В общия подход за агенциите на ЕС не е предвидено подобно право на вето и то противоречи на формулировката на член 6, параграф 4 и на член 15б, параграф 2, трета алинея от този регламент.

Европейската комисия вече има достатъчно влияние в тази област, тъй като тя прави подбора на списъка от кандидати за изпълнителен директор. Ето защо е неподходящо да се предоставя допълнително право на вето върху избора. Това право не е признато и в настоящия регламент за агенцията — Регламент (ЕС) № 912/2010.

Съгласието на Федералната република и на Нидерландия с предложения цялостен компромис не представлява промяна в позицията на Германия или Нидерландия относно общия подход за агенциите на ЕС и не засяга другите агенции.“

8. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж [първо четене]

Междуинституционално досие: 2013/0072 (COD)

– Ориентационен дебат

7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616

13830/13 AVIATION 154 CONSOM 167 CODEC 2061

Съветът проведе ориентационен дебат въз основа на въпросите, изложени в док. 13830/13.