



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3196-о заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Транспортни въпроси

Люксембург, 29 октомври 2012 г.

Председател **Г-н Efthemios Flourentzou**
Министър на комуникациите и благоустройството на
Кипър

З А П Е Ч А Т А

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

15491/12

1
BG

Основни резултати от заседанието на Съвета

Съветът постигна съгласие по общ подход по преработването на регламента от 1993 г. относно разпределянето на **слотове за кацане и излитане на летищата в ЕС**, които имат проблеми с капацитета. С цел да се оптимизира системата за разпределяне на слотове на фона на все по-голямото претоварване на летищата, новият проект за регламент преди всичко ще даде възможност на авиокомпаниите да продават и купуват слотове. С него се създава и възможността за таксуване на късно връщане на неизползвани слотове в пула и се укрепва независимостта на координаторите на слотове и сътрудничеството между тях. Съгласно постигнатия в Съвета компромис държавите членки ще могат да прилагат временни ограничения върху търговията със слотове при надлежно обосновани случаи, а Комисията ще разполага с правото да възрази срещу подобно решение.

Съветът постигна общ подход и по двата проекта за директиви, в които се определят отговорностите на държавата на знамето, от една страна, и на държавата на пристанището, от друга страна, по отношение на **прилагането на Морската трудова конвенция**, приета през 2006 г. от Международната организация на труда (МОТ). Морската трудова конвенция на МОТ има за цел да гарантира достойни условия на труд и живот на борда на корабите и да ограничи социалния дъмпинг, като по този начин се осигури лоялна конкуренция за корабособствениците, които зачитат правата на морските лица.

Съветът постигна политическо споразумение по нов регламент относно **тахографите**, използвани в автомобилния транспорт, като по същество потвърди общия подход, постигнат в Съвета през юни тази година. Целта на новия проект за законодателство, който ще замени регламента от 1985 г. относно тахографите, е да бъде затруднено извършването на измами и да се намали административната тежест, по-специално чрез въвеждането на свързан със сателит „интелигентен тахограф“, както и на редица нови регулаторни мерки.

Наред с това Съветът даде разрешение за подписването и временното прилагане на споразумение с Европейската организация за безопасност на въздухоплаването („**Евроконтрол**“), с което се установява нова и стабилна рамка за засилено сътрудничество.

В заключение Съветът проведе обсъждане по предложеното осъвременяване на общите правила относно периодичните **тестове за техническа изправност** на моторните превозни средства, което има за цел да се подобри сигурността по пътищата и опазването на околната среда. Резултатите от това обсъждане ще послужат като насока за продължаващата работа по предложението.

Без обсъждане Съветът прие директива за създаването на **единно европейско железопътно пространство**, с която се модернизира регулаторната рамка за европейския железопътен сектор, зададена с трите директиви от „първия железопътен пакет“ през 2001 г.

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	5
 ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД	
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ	7
Намиране на решение за претоварването на летищата чрез осъвременяване на правилата за разпределяне на слотове	7
Засилено сътрудничество с Евроконтрол	9
КОРАБОПЛАВАНЕ	10
Прилагане на Морската трудова конвенция.....	10
СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	12
Регламент относно тахографите	12
Нови правила относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства	14
ДРУГИ ВЪПРОСИ	16
<i>Конференция на равнище министри относно интегрираната морска политика на ЕС</i>	16
<i>Търговия с квоти за емисии в сектора на въздухоплаването</i>	16
<i>Среща на високо равнище по въпросите на въздухоплаването относно инициативата „Единно европейско небе“</i>	16
<i>Инциденти, свързани с въздуха в кабините на самолетите</i>	17
<i>Неофициална среща на министрите на транспорта и телекомуникациите</i>	17
<i>Световен конгрес по въпросите на интелигентните транспортни системи (ИТС)</i>	17
<i>Европейски ден за безопасност по пътищата</i>	18
<i>Отношения в областта на транспорта между ЕС и Русия</i>	18

¹

- В случаите, когато Съветът официално е приел декларации, заключения или резолюции, това се отбелязва в заглавието на съответната точка и текстът се поставя в кавички.
- Документите, които се посочват в текста, се намират на уебсайта на Съвета (<http://www.consilium.europa.eu>).
- Актовете, съдържащи изявления за протоколите от заседанията на Съвета, до които може да се предостави публичен достъп, са обозначени със звездичка. Тези изявления се намират на посочения по-горе уебсайт на Съвета или могат да бъдат получени от службата по печата.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ*ТРАНСПОРТ*

- Единно европейско железопътно пространство * 19

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

- Антидъмпинг — алуминиеви радиатори — Китай 19

ВЪНШНИ РАБОТИ

- Права на хора с увреждания — рамка на равнище ЕС 20

ОКОЛНА СРЕДА

- Съдържание на сяра в корабните горива..... 20
- Излезли от употреба превозни средства..... 20

ЗАЕТОСТ

- Мобилизиране на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията за Дания и Германия 21

НАЗНАЧЕНИЯ

- Комитет на регионите 21

АКТОВЕ, ПРИЕТИ С ПИСМЕНА ПРОЦЕДУРА

- Ограничителни мерки — Република Гвинея 21

УЧАСТНИЦИ

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

<u>Белгия:</u> Г-н Olivier BELLE	Заместник постоянен представител
<u>България:</u> Г-н Камен КИЧЕВ	Заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
<u>Чешка република:</u> Г-н Jiří ŽÁK	Заместник-министър на транспорта
<u>Дания:</u> Г-н Henrik Dam KRISTENSEN	Министър на транспорта
<u>Германия:</u> Г-н Peter RAMSAUER	Федерален министър на транспорта, строителството и градското развитие
<u>Естония:</u> Г-н Juhan PARTS	Министър на икономиката и комуникациите
<u>Ирландия:</u> Г-н Leo VARADKAR	Министър на транспорта, туризма и спорта
<u>Гърция:</u> Г-н Konstantinos MOUSOUROULIS Г-н Nikolaos STATHOPOULOS	Министър по морските въпроси Генерален секретар
<u>Испания:</u> Г-жа Ana María PASTOR JULIÁN Г-жа Carmen LIBRERO	Министър на транспорта и благоустройството Генерален секретар по транспорта
<u>Франция:</u> Г-н Frédéric CUVILLIER	Делегиран министър, отговарящ за транспорта, морските въпроси и риболова, към министъра на околната среда, устойчивото развитие и енергетиката
<u>Италия:</u> Г-н Mario CIACCIA	Заместник-министър на инфраструктурата и транспорта
<u>Кипър:</u> Г-н Efthemios FLOURENTZOU	Министър на комуникациите и благоустройството
<u>Латвия:</u> Г-н Aivis RONIS	Министър на транспорта
<u>Литва:</u> Г-н Rimvydas VAŠTAKAS	Заместник-министър на транспорта и комуникациите
<u>Люксембург:</u> Г-н Claude WISELER Г-жа Michèle EISENBARTH	Министър по въпросите на устойчивото развитие и инфраструктурата Заместник постоянен представител
<u>Унгария:</u> Г-н Olivér VÁRHELYI	Заместник постоянен представител
<u>Малта:</u> Г-н Austin GATT	Министър на инфраструктурата, транспорта и комуникациите
<u>Нидерландия:</u> Г-жа Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS Г-н Joop ATSMA	Министър на инфраструктурата и околната среда Държавен секретар за инфраструктурата и околната среда

Австрия:

Г-жа Doris BURES

Федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите

Полша:

Г-н Maciej JANKOWSKI

Заместник държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и морските въпроси

Португалия:

Г-н Pedro COSTA PEREIRA

Заместник постоянен представител

Румъния:

Г-н Valentin PREDA

Държавен секретар, Министерство на транспорта и инфраструктурата

Словения:

Г-н Uroš VAJGL

Заместник постоянен представител

Словакия:

Г-н František PALKO

Държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие

Финландия:

Г-жа Marja RISLAKKI

Заместник постоянен представител

Швеция:

Г-жа Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Министър на инфраструктурата

Обединено кралство:

Г-н Stephen HAMMOND

Парламентарен държавен секретар по въпросите на транспорта

Комисия:

Г-н Сийм КАЛАС

Заместник-председател

Правителството на присъединяващата се държава беше представено, както следва:

Хърватия:

Г-н Siniša Hajdaš DONČIĆ

Министър на морското дело, транспорта и инфраструктурата

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Намиране на решение за претоварването на летищата чрез осъвременяване на правилата за разпределяне на слотове

Съветът постигна съгласие по общ подход по преработения текст на регламента от 1993 г. относно разпределянето на слотове за кацане и излитане на летищата в ЕС ([15442/12](#)). Системата за разпределяне на слотове, която се прилага на летищата със значителен недостиг на капацитет, е средство за управление на ограничен капацитет по прозрачен и недискриминационен начин. Настоящото преработване има за цел да се намери решение на все по-силното претоварване на летищата.

То е предназначено да се гарантира, че слотовете на претоварени летища се разпределят на превозвачи, които са в състояние да извлекат най-голяма икономическа полза от тях, като по този начин се осигурява оптимално разпределяне и използване на капацитета. За тази цел ще бъдат въведени редица мерки:

- авиокомпаниите ще могат да продават и купуват слотове („вторична търговия“);
- държавите членки ще разполагат с възможността да налагат такси на превозвачите, които връщат неизползвани слотове в пула, когато е твърде късно слотовете да бъдат преразпределени;
- ще бъдат укрепени независимостта на координаторите на слотове и сътрудничеството между тях и ще бъде подобрена прозрачността в процеса на разпределяне на слотове;
- управителният орган на мрежата Единно европейско небе (ЕЕН) ще участва в процеса на разпределяне, което ще даде възможност да бъде отчитано въздействието от разпределянето на капацитет на дадено летище върху Европейска мрежа за въздушното движение като цяло.

Основният спорен въпрос, по който министрите трябваше да намерят решение, беше свързан с възможността превозвачите да продават и купуват слотове. Някои делегации поискаха въвеждането на предпазни клаузи поради опасения от евентуални отрицателни последици на вторичната търговия върху икономически по-непечеливши регионални полети, или от потенциалната спекулативна употреба на търговията със слотове. Други делегации обаче, подкрепени от Комисията, наблегнаха на необходимостта от единно прилагане на системата, като посочиха рисковете от фрагментиране на пазара. Като компромисен вариант, приемлив за повечето делегации, текстът на проекта за регламент, предложен от председателството ([15282/12](#)), беше изменен, за да се даде възможност на държавите членки да налагат временни ограничения при настъпването на значителен и доказуем проблем във вторичната търговия. Тези ограничения трябва да бъдат прозрачни, недискриминационни и пропорционални, и трябва да бъдат обосновани и съобщени на Комисията, която разполага с правота да повдигне възражение. Държавите членки ще бъдат задължени да изпълнят решението на Комисията, което също трябва да бъде обосновано.

Освен това в рамките на схемата за вторична търговия, бяха облекчени условията за използването на слотовете с преразпределено време, получени след размяна на новопридобити слотове, което се разрешава единствено с цел подобряване на графика на слотовете за съответното обслужване. Беше постигнато съгласие, че не е задължително въпросните слотове с преразпределено време да се използват само в периоди на запълнен график.

Постигнатият компромис включва и редица промени в други части на проекта за регламент:

- когато отнемането на слотове в случай на злоупотреба би било непропорционално, координаторът ще разполага с алтернативната възможност да препоръча налагането на санкции.
- разпоредбите относно отменянето на слотове поради официални празници са премахнати, тъй като бяха сметнати за прекомерни.
- бяха нанесени леки изменения и в разпоредбите за процедурите за координиране при извънредна ситуация, за достъпа до базите данни на координатора, за информацията, която въздушните превозвачи следва да предоставят и за информацията, която координаторът следва да предоставя на управляващия орган на летището.

По отношение на предложените от Комисията промени на действащите разпоредби за отдаване на приоритет при разпределянето на слотове на превозвачи, които вече са имали същите слотове през предходни периоди за часово планиране (т.нар. „исторически наложили се слотове“), обсъжданията в подготвителните органи на Съвета вече показаха, че повечето държави членки са срещу тези промени. На заседанието на Съвета Комисията потвърди предложението си за увеличаване на минималния процент на ефективно използване на разпределените слотове от страна на превозвачите от сегашните 80 % на 85 %, както и за увеличаване на минималния брой слотове, които могат да бъдат поискани за един и същи часови интервал и един и същи ден от седмицата (т.нар. „серии от слотове“) от сегашните 5 на 15 за летния сезон и на 10 за зимния сезон. Повечето държави членки обаче предпочитат да се запази сегашната система, като се мотивират с нуждата от гъвкавост за превозвачите, по-специално за да се избегне извършването на полети с твърде малък брой пътници единствено с цел запазване на права върху слотове. Въпреки това в рамките на местните указания ще се даде възможност за увеличаване на минималния брой слотове, които могат да бъдат поискани.

Предложението, представено от Комисията през декември 2011 г. ([18009/11](#)), е част от „пакет за летищата“, който включва и предложенията относно наземните услуги и свързаните с шума експлоатационни ограничения по летищата. Пакетът е насочен към преодоляването на две основни предизвикателства: капацитета на летищата и качеството на летищните услуги.

Европейският парламент, чието одобрение също е необходимо за приемането на регламента, все още не е определил позицията си по предложението.

Засилено сътрудничество с Евроконтрол

Съветът даде разрешение за подписването и временното прилагане на споразумение с Европейската организация за безопасност на въздухоплаването („Евроконтрол“), с което се установява нова и стабилна рамка за засилено сътрудничество ([13792/12](#)).

Със споразумението, в което се изброяват областите на сътрудничество и се определят формите и механизмите на сътрудничество, се потвърждава ролята на Евроконтрол като оперативния клон на ЕС при разработването и прилагането на програмата „Единно европейско небе“ (ЕЕН), като същевременно на ЕС се възлагат функциите на регулатор на програмата. В споразумението е предвидена и рамка за гражданско-военно сътрудничество при управлението на въздушния трафик и за общеевропейска координация по въпроси, излизащи извън границите на ЕС. Наред с това споразумението ще даде възможност на ЕС да допринесе за провежданата в момента реформа на управленската структура на Евроконтрол.

В допълнение споразумението има за цел да се обезпечат взаимодействията с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) по екологични и свързани с безопасността въпроси на управлението на въздушния трафик и да се избегне дублирането на усилията.

Евроконтрол е гражданско-военна междуправителствена организация с 39 договарящи се страни от цяла Европа, включително всички държави — членки на ЕС, без Естония. Той играе основна роля в управлението на въздушното движение (УВД) в Европа и осигурява експертни познания и техническа помощ за ЕС в тази област. Миналата година на Евроконтрол бе възложено управлението на мрежата за УВД в рамките на програмата „Единно европейско небе“, чието предназначение е да установи система за управление на безопасен и ефективен въздушен трафик на европейско равнище въз основа на правната рамка, приета през 2004 и 2009 година.

КОРАБОПЛАВАНЕ

Прилагане на Морската трудова конвенция

Съветът постигна общ подход по двете предложения за директиви, в които се определят отговорностите на държавата на знамето, от една страна, и на държавата на пристанището, от друга страна, по отношение на **прилагането на Морската трудова конвенция**, приета през 2006 г. от Международната организация на труда (МОТ).

Проектът за директива относно **държавата на знамето** ([14790/12](#)) има за цел да гарантира, че държавите членки изпълняват задълженията си като държави на знамето да осъществяват мониторинг на спазването от корабите, плаващи под тяхно знаме, на изискванията на Директива 2009/13/ЕО, която инкорпорира голяма част от Морската трудова конвенция в правото на ЕС. Новата директива е необходима, тъй като директивата от 2009 г., която изпълнява споразумение между социалните партньори на Съюза по отношение на Конвенцията, не обхваща прилагането.

В резултат от работата на подготвителните органи на Съвета предложението на Комисията ([8241/12](#)) беше изменено, по-специално за да се предвиди по-дълъг срок за транспониране и да се даде възможност на държавите членки да приложат по-гъвкава система на мониторинг спрямо по-малки кораби, които имат брутен тонаж под 200 тона и не плават по международни курсове.

Словения изрази опасения относно избора на правно основание за директивата, което не е разпоредбата за социалната политика в Договора — какъвто бе случаят с директивата от 2009 г., а е разпоредба в областта на транспорта, която според Комисията е по-целесъобразна. Ето защо словенската делегация се въздържа при гласуването и направи изявление, в което мотивира позицията си ([14790/12 ADD 2](#)).

Съгласно проекта за директива, в който са включени части от разпоредбите за прилагането на Морската трудова конвенция, от държавите на знамето се изисква да въведат механизми за инспекция, за да гарантират мониторинга на спазването. В проекта се постановява също, че персоналят, който отговаря за осъществяването на този мониторинг, трябва да разполага с необходимата професионална компетентност и независимост. Освен това се предвижда и процедура на жалби.

С проекта за директива относно **държавата на пристанището** ([13904/12](#)) се изменя Директива 2009/16 относно държавния пристанищен контрол. Измененията се отнасят по-специално до:

- включването на нови документи, които подлежат на проверка, а именно „морското трудово свидетелство“ и „декларацията за спазване на морските трудови норми“;
- разширяването на инспекциите, така че да обхващат и други изисквания на Морската трудова конвенция;

- разглеждане на жалби, както и
- включването на тежко или многократно нарушение на изискванията на Морската трудова конвенция като основание за задържане на даден кораб.

Освен това се въвеждат нови правила относно делегираните и изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, за да се вземат предвид новите процедури, установени в Договора от Лисабон, които влязоха в сила след приемането на директивата от 2009 г.

При обсъжданията в подготвителните органи на Съвета бяха направени някои изменения на предложението на Комисията ([8239/12](#)). По-конкретно беше решено да се премахне възможността кораби, плаващи под знамето на държава, която не е ратифицирала група от конвенции, да бъдат подлагани на допълнителни инспекции по всяко време, освен редовните инспекции. Освен това беше изяснено положението на държави членки, които все още не са ратифицирали Морската трудова конвенция, като в преамбюла на директивата беше посочено, че тези държави следва да полагат всички усилия за спазване на процедурите и практиките, предвидени в конвенцията. Съветът разшири и списъкът от конвенции, за които следва да се извършва държавен пристанищен контрол, като добави две конвенции, а именно Конвенцията за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите и Конвенцията относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво; това следва да допринесе за по-нататъшното подобряване на опазването на околната среда в пристанищата на ЕС. Като цяло формулировките в проекта за директива съответстват в по-голяма степен на текста на Конвенцията.

Морската трудова конвенция на МОТ има за цел да гарантира достойни условия на труд и живот на борда на корабите и да ограничи социалния дъмпинг, като по този начин се осигури лоялна конкуренция за корабособствениците, които зачитат правата на морските лица. Конвенцията обхваща въпроси като минималните изисквания към морските лица за работа на борда на кораб; условията на наемане на работа; жилищните помещения, съоръженията за отдих, храната и сервирането; защитата на здравето, медицинското обслужване, благосъстоянието и социалното осигуряване, както и прилагането и изпълнението.

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Регламент относно тахографите

Съветът постигна политическо споразумение по нов регламент относно тахографите, използвани в автомобилния транспорт ([13725/12](#)). В политическото споразумение се потвърждава общия подход, договорен от Съвета през юни тази година, като същевременно формулировките на някои части леко се адаптират, за да бъдат отразени междуременно приетите от Европейския парламент изменения.

Една делегация обаче изтъкна, че не може да подкрепи текста на проекта за регламент, тъй като би желала да се разшири допълнително обхватът на освобождаването от задължението за използване на тахографа за малки и средни предприятия.

Политическото споразумение ще бъде официализирано под формата на позиция на първо четене, след като бъде извършена правна и езикова проверка. Успоредно с това Съветът ще продължи неофициалните преговори с Европейския парламент, с цел постигане на съгласие по окончателен текст, който да бъде съвместно приет от двете институции на второ четене.

Целта на новия проект за регламент, който ще замени регламента от 1985 г. относно тахографите, е да бъде затруднено извършването на измами и да се намали административната тежест чрез пълноценното използване на новите технологии и въвеждането на редица нови регулаторни мерки.

Договореният в Съвета текст съдържа следните ключове елементи:

По отношение на използването на **технологии**:

- сега съществуващото ръчно записване на местоположението на превозното средство ще бъде заменено от автоматизирано записване чрез спътниково позициониране. С цел намаляване на разходите ще се използват единствено безплатни услуги за позициониране.
- дистанционното предаване от тахографа на базова информация за спазването на правилата ще даде възможност за ранно откриване на евентуална манипулация или злоупотреба с тахографа, като по този начин контролиращите служители ще могат по-добре да насочват крайпътните проверки и да избягват ненужните такива. Държавите членки обаче няма да бъдат задължени да осигуряват на контролните си органи инструменти за дистанционно ранно откриване от този вид.
- Освен това тахографът може да е оборудван с интерфейс, който да улеснява интегрирането му в интелигентните транспортни системи (ИТС) при спазване на определени условия.

Проектът за регламент съдържа и предпазни клаузи за защита на личната информация: регистрирането на местоположението на превозното средство ще бъде ограничено до началната и крайната точка на дневното работно време; достъпът до данните ще бъде ограничен до контролните органи; и ще се изисква изричното съгласие на водача за достъп до личните му данни през външно ИТС устройство.

„Интелигентният тахограф“, т.е. прилагането на новите сателитни технологии, ще стане задължителен 40 месеца след установяването на техническите спецификации за новия тахограф, вероятно през 2017 г. или 2018 г.

Сред **регулаторните** промени са по-строги изисквания за сервизите, отговарящи за монтажа и калибрирането на тахографите. За да се намали административната тежест, ще бъде разширено освобождаването от задължението за използване на тахографи, което държавите членки могат да предоставят на определени потребители — предимно малки и средни предприятия: за тези потребители в новия проект за регламент се въвежда изключение за транспортните операции в радиус от 100 km, като досега изключението беше ограничено до 50 km в някои случаи.

Регулаторните мерки ще започнат да се прилагат две години след публикуването на регламента в Официален вестник на ЕС, с изключение на правилата за одобряване и контрол на сервизите и за използването на картите на водачите, които ще станат приложими една година по-рано.

В договорения от Съвета текст не се запазва предложението на Комисията за инкорпориране на микрочип с функционалните възможности на картата на водача в свидетелствата за управление на превозни средства за професионалните водачи, тъй като мнозинството от делегациите изразиха съмнения доколко ползите от подобно сливане биха оправдали разходите, до които то ще доведе.

Комисията изрази редица опасения относно така изменените от Съвета текст (вж. изявлението в док. [13725/12 ADD 1](#)). Като изключим заличаването на разпоредбата за обединяване на картите на водача, Комисията счита, че въвеждането на „интелигентен тахограф“ е твърде закъсняло и е загрижена относно възможността за издаването на карти на водачите, които пребивават на териториите на държавите — членки на ЕС, спрямо които договорите на ЕС не се прилагат (а именно Фарьорските острови и Гренландия).

Комисията представи предложението си през юли 2011 г. ([13195/11](#)). Европейският парламент прие на първо четене позицията си по предложението през юли 2012 г.

Нови правила относно периодичните проверки на техническата изправност на моторните превозни средства

Съветът проведе обсъждане по предложението за регламент за осъвременяване на общите правила относно задължителните периодични прегледи на техническата изправност на моторните превозни средства ([12786/12](#)). Обсъждането, което използва за основа документ на председателството ([15093/12](#)), се спря на степента на хармонизация на прегледите на МПС, която следва да се постигне чрез новите правила, както и на списъка от МПС, подлежащи на периодични прегледи и честотата на проверките. Целта на обсъждането бе на подготвителните органи на Съвета да се предостави насока за продължаващата работа по предложението на Комисията.

Като цяло Съветът засвидетелства положително отношение към инициативата на Комисията за по-нататъшно хармонизиране на общите правила за прегледи на МПС. Солиден брой министри изразиха мнение, че подобна законодателна инициатива може да бъде от полза за постигането на целите за подобряване на безопасността по пътищата и за подобряване на опазването на околната среда.

Голям брой държави членки обаче имат опасения относно правната форма на предлаганото законодателство и биха предпочели да се използва директива, а не регламент; те считат, че директивата, която оставя по-голяма свобода за отчитането на особеностите на държавите членки, би била по-подходяща за постигането на по-добра степен на хармонизация и необходимото прилагане. Една делегация не счита, че на този етап е налице необходимост от инициатива, подобна на предложената от Комисията, като изтъкна произтичащите от нея високи разходи и постави под въпрос ползите от гледна точка на сигурността по пътищата.

Мнозинството държави членки изказаха съмнения относно списъците на подлежащи на прегледи МПС, като солиден брой делегации поставиха под въпрос включването в обхвата на прегледите на двуколесни и триколесни превозни средства, трактори и леки ремаркета. Нещо повече, голям брой делегации изразиха съмнения относно предложението за увеличаване на честотата на прегледите.

Предлаганото от Комисията осъвременяване има за цел да се подобри сигурността по пътищата, особено като спомага за постигането на целта на ЕС смъртните случаи при пътни злополуки да се намалят наполовина до 2020 г. Осъвременяването има за цел и да се подобри защитата на околната среда чрез намаляване на емисиите, причинени от недобра поддръжка на превозните средства.

Спрямо действащите правила съгласно директивата от 2009 г., с които се определят минимални стандарти за периодичните прегледи за техническа изправност, Комисията предлага да се разшири обхватът на проверките и в него да се включат мотоциклетите, скутерите и леките ремаркета (под 3,5 тона), както и да се увеличи честотата на прегледите за по-старите превозни средства. Наред с това следва да се въведат нови изисквания по-конкретно за оборудването за извършване на технически прегледи, уменията и обучението на извършващия прегледите персонал и надзора на центровете за технически прегледи.

В предложението се предвижда, че както съгласно сега действащия режим, автомобилите следва да преминават през технически преглед за първи път не по-късно от четири години след първоначалната им регистрация, като вторият преглед следва да се извърши не по-късно от две години след първия. Минималната честота на последващите прегледи обаче вече следва да бъде не веднъж на две години, а всяка година. Тази промяна се счита за необходима, тъй като съгласно наличните данни броят на тежките злополуки поради техническа неизправност се увеличава съществено след първите пет години. Нещо повече, превозните средства с голям пробег, а именно 160 000 km на първия периодичен преглед за техническа изправност, следва да преминават през ежегодни прегледи от съображения за сигурност. Същите интервали следва да се прилагат и спрямо мотоциклетите и скутерите. Включването на тази категория превозни средства в схемата за технически прегледи се счита за необходимо, тъй като от всички ползватели на пътя водачите на мотоциклети са изложени на най-висок риск от злополуки.

Предлаганият регламент, представен от Комисията през юли 2012 г., е част от „пакета за техническата изправност“, който включва и предложения за регламенти относно крайпътните проверки на търговски превозни средства ([12809/12](#)) и относно документите за регистрация на превозните средства ([12803/12](#)).

ДРУГИ ВЪПРОСИ

Конференция на равнище министри относно интегрираната морска политика на ЕС

Председателството информира министрите относно неофициалната конференция на равнище министри относно интегрираната морска политика на ЕС, състояла се в Лимасол (Кипър) на 7 и 8 октомври. Обсъжданията на конференцията относно определянето на мореплавателските и морските дейности се съсредоточиха около ключови двигатели за растежа и работните места, както и бъдещите мерки за подкрепа на европейско и национално равнище и на бъдещото развитие на интегрираната морска политика. Конференцията прие „Декларация от Лимасол“, в която се пропагандира значението на мореплавателската и морска програма от дейности в подкрепа на стратегията „Европа 2020“ ([14792/12](#)). Приемането на декларацията съвпада с публикуването на съобщението на Комисията относно инициативата „Син растеж“, което представлява основният изходен документ за конференцията ([13908/12](#)).

Търговия с квоти за емисии в сектора на въздухоплаването

Комисията докладва на министрите относно подготовката на Съюза за срещата на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), която ще се проведе от 29 октомври до 16 ноември в Монреал и на която ще бъде обсъден въпросът относно мерките за ограничаване на емисиите на парникови газове от международната авиация ([15449/12](#)). ЕС счита, че най-добрият път напред е една глобална рамка от мерки, основани на пазара и разработени при спазване на принципа за недискриминация. Ако е налице възможност за договарянето на подобна рамка в обозримото бъдеще, ЕС би могъл да се възползва от гъвкавостта на своето законодателство в областта на търговията с емисии, за да отрази глобалния подход, без при това да прави компромис със собствената си схема за търговия с емисии (СТС).

Комисията представи и актуална информация на министрите относно последното развитие на въпроса с противопоставянето на държави, нечленуващи в ЕС, на прилагането на схемата на ЕС за търговия на емисии спрямо техни авиокомпании.

Среща на високо равнище по въпросите на въздухоплаването относно инициативата „Единно европейско небе“

Председателството информира Съвета относно срещата на високо равнище по въпросите на въздухоплаването, организирана съвместно от кипърското председателство и Европейската комисия в Лимасол на 11 и 12 октомври, на която бе обсъден отбелязаният напредък по изпълнението на инициативата „Единно европейско небе“ и предстоящите стъпки в тази посока ([15010/12](#)). Обсъжданията се спряха на четири въпроса: схемата за отчитане на ефективността на управлението на въздушното движение; функционалните блокове въздушно пространство; SESAR (изследване на управлението на въздушното движение в рамките на инициативата „Единно европейско небе“), която е технологичният стълб на ЕЕН; както и осъвременяването на регулаторната рамка за ЕЕН, което предстои да бъде представено от Комисията. На конференцията беше подчертано, че трябва да бъдат подновени усилията за завършването на всички компоненти на ЕЕН.

Инциденти, свързани с въздуха в кабините на самолетите

Германската делегация изрази опасения относно увеличаващия се брой инциденти със замърсен въздух в кабините на самолетите, особено отделянето на мирис на гориво ([15117/12](#)). Германия счита, че този въпрос следва да се разгледа на равнище ЕС и поради това настойчиво прикани Комисията и Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) да предприемат действия.

Комисията заяви, че неотдавнашните проучвания не доказват, че тези инциденти представляват реален проблем за безопасността, но увери, че ще продължи да следи този въпрос.

Неофициална среща на министрите на транспорта и телекомуникациите

Председателството информира Съвета относно резултатите от неофициалната среща на министрите на транспорта и телекомуникациите, състояла се в Никозия на 17 юли ([12750/12](#)). На тази среща министрите обсъдиха начините за най-ползотворно интегриране на две ключови политики на ЕС: Програмата в областта на цифровите технологии за Европа и политиката на ЕС в областта на транспорта. Целта е да се извлече максимална полза от въвеждането в експлоатация на интелигентни транспортни системи (ИТС) като принос към по-безопасно и по-ефективно придвижване на хора и стоки чрез транспортните мрежи. Сред основните изтъкнати аспекти бяха отварянето на ресурсите от данни на публичния сектор и разработването на ИТС като решение на мултимодални въпроси, напр. програмни продукти за планиране на маршрута и интегрирани услуги за закупуване на билети.

Направените от председателството изводи относно резултатите от неофициалната среща бяха представени и на световния конгрес по въпросите на ИТС, проведен през октомври във Виена.

Световен конгрес по въпросите на интелигентните транспортни системи (ИТС)

Австрийската делегация информира Съвета относно резултатите от кръглата маса на равнище министри, проведена в рамките на деветнадесетия световен конгрес по въпросите на ИТС, който се проведе във Виена от 22 до 26 октомври и на който бяха обсъдени най-новите тенденции и политики в областта на интелигентните транспортни системи. Международната кръгла маса, проведена през първия ден на конгреса, бе посветена на обсъждането на примери за най-добри практики, както и на потребностите и предизвикателствата пред разработването и прилагането на ИТС. Кръглата маса приключи със съвместно изявление относно общия подход за по-безопасни, по-ефикасни и екологосъобразни транспортни системи, както и за засилване на политическия ангажимент към интегрирането на ИТС в националните политики за транспорта ([15397/12](#)).

Европейски ден за безопасност по пътищата

Председателството и Комисията информираха министрите относно четвъртия европейски ден за безопасност по пътищата, организиран в Никозия на 25 юли и предназначен да се повиши информираността сред младежите относно безопасността по пътищата ([14844/12](#) и [15159/12](#)). Част от работата на конференцията бяха работни семинари относно ролята на образованието и обучението, подобряването на правоприлагането чрез установяване на взаимно уважение между полицията и младежите, рисковото поведение, напр. употреба на алкохол и наркотици, и превишена скорост.

Отношения в областта на транспорта между ЕС и Русия

Комисията информира Съвета относно все по-големия брой проблеми в отношенията с Русия в областта на въздухоплаването, сухопътния и железопътния транспорт ([14838/12](#)). Проблемите са свързани по-конкретно с таксите за прелитане над Сибир и дискриминация при налагането на пътни такси и такси за товарни железопътни превози. Комисията отправи искане към държавите членки да предприемат единни действия за преодоляване на това положение.

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

ТРАНСПОРТ

Единно европейско железопътно пространство *

Съветът прие¹ директива за създаването на единно европейско железопътно пространство (директива: [44/12](#)), изявления: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)), след даденото от Европейския парламент одобрение за компромиса, постигнат при преговорите между двете институции.

Проектът за директива е преработен вариант на трите директиви от 2001 г. — „първия железопътен пакет“, с който се постави началото на постепенното отваряне на железопътния сектор за конкуренция на европейско равнище. Целта на преработения текст е да опрости, изясни и модернизира регулаторната рамка за железопътния сектор на Европа, за да се повиши конкуренцията, да се засили надзорът на пазара и да бъдат подобрили условията за инвестиции в този сектор.

За повече информация вж. съобщението за печата относно постигнатото през юни споразумение между Съвета и Европейския парламент ([11543/12](#)).

ТЪРГОВСКА ПОЛИТИКА

Антидъмпинг — алуминиеви радиатори — Китай

Съветът прие регламент за налагане на окончателно антидъмпингово мито и за окончателно събиране на временното мито, наложено върху вноса на алуминиеви радиатори с произход от Китай ([14704/12](#)).

¹ Австрия, Германия и Люксембург гласуваха против, Естония, Полша и Словакия се въздържаха.

ВЪНШНИ РАБОТИ

Права на хора с увреждания — рамка на равнище ЕС

Съветът установи рамка на равнище ЕС за насърчаването, закрилата и наблюдението върху спазването на Конвенцията на ООН за правата на хора с увреждания. Рамката на равнище ЕС допълва националните рамки и механизми и се отнася до прилагането на конвенцията в две области: в законодателството и политиките на ЕС и в администрацията на институциите на ЕС, напр. по отношение на техните служители и на взаимодействието на тези институции с гражданите и обществеността.

ОКОЛНА СРЕДА

Съдържание на сяра в корабните горива

Съветът прие директива за изменение на Директива 1999/32/ЕО по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива ([PE-CONS 31/12](#)).

Емисиите от корабите, дължащи се на изгарянето на корабни горива с високо съдържание на сяра, допринасят за замърсяването на въздуха със серен диоксид и фини прахови частици, които увреждат човешкото здраве и предизвикват повишаване на киселинността. Ето защо директивата е насочена към значително намаляване на тези емисии и осигуряване на високо равнище на защита за здравето на хората и за околната среда, като за целта последните правила на Международната морска организация (ММО) относно стандартите за корабни горива стават задължителни в ЕС, а Директива 1999/32/ЕО се изменя във връзка с това.

За повече информация вж. съобщение за печата [15177/12](#).

Излезли от употреба превозни средства

Съветът реши да не се противопоставя на приемането от Комисията на директива за изменение на приложение II към Директива 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства ([13992/12](#)).

Законодателният акт на Комисията подлежи на процедура по регулиране с контрол. Това означава, че след като Съветът е дал одобрението си, Комисията може да я приеме, освен ако Европейският парламент не се противопостави.

ЗАЕТОСТ**Мобилизиране на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията за Дания и Германия**

Съветът прие две решения за мобилизиране на обща сума в размер на 12,8 милиона евро от Европейския фонд за приспособяване към глобализацията, с цел подпомагане на съкратените работници в Дания и Германия.

Сума от 7,5 милиона евро е предвидена за съкратените работници в крупния датски производител на вятърни турбини Vestas Group, който загуби значителен пазарен дял поради засилената конкуренция от производители извън ЕС с по-ниски разходи. Още 5,4 милиона евро бяха отпуснати за съкратените работници в германския производител на печатна техника Manroland. Подобно на Vestas Group, Manroland загуби значителен пазарен дял поради резкия спад на продажбите, дължащ се на засилената конкуренция от производители извън ЕС с по-ниски разходи.

НАЗНАЧЕНИЯ**Комитет на регионите**

Съветът назначи г-н Spyridon SPYRIDON (Гърция) ([15140/12](#)) и г-жа Patricia FERGUSON, г-н Paul WATSON и г-н Trevor CUMMINGS (Обединено кралство) ([15137/12](#)) за членове на Комитета на регионите за остатъка от текущия мандат, а именно до 25 януари 2015 г.

АКТОВЕ, ПРИЕТИ С ПИСМЕНА ПРОЦЕДУРА**Ограничителни мерки — Република Гвинея**

Чрез писмена процедура, приключила на 26 октомври, Съветът удължи срока на действие на ограничителните мерки срещу Република Гвинея до 27 октомври 2013 г. Същевременно Съветът измени оръжейното ембарго, като позволи на държавите членки при определени условия да издават разрешения за износа на взривни вещества, предназначени единствено за употреба в минното дело и инвестициите в инфраструктура.