



СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ



10320/14

(OR. en)

PRESSE 317

PR CO 30

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3318 заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Люксембург, 5 и 6 юни 2014 г.

Председатели **Michail Chrisochoidis**
Министър на инфраструктурата, транспорта и мрежите
Michail Papadopoulos
Държавен секретар за инфраструктурата, транспорта и
мрежите

ЗА ПЕЧАТА

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

Основни резултати от заседанието на Съвета

Размери на камионите

Съветът постигна **политическо споразумение** относно новите правила за максималното тегло и размери на камиони, градски и междуградски автобуси. Целта на изменените правила е да се подобрят аеродинамичните характеристики, горивната ефективност и пътната безопасност на превозните средства. Вж. [съобщение за печата](#).

Оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт и Европейската железопътна агенция

Съветът също постигна **политическо споразумение** по проектите за директиви относно оперативната съвместимост и безопасността на европейските железници и проекта за регламент относно Европейската железопътна агенция. Взети заедно, тези три законодателни акта съставляват техническия стълб на четвъртия железопътен пакет. Вж. [съобщение за печата](#).

Политика в областта на морския транспорт

Съветът прие [заклучения](#) относно междинния преглед на морската транспортна политика на ЕС до 2018 г. и перспективи за 2020 г. Заклученията включват Декларацията от Атина, одобрена от министрите на морския транспорт на неофициалната им среща на 7 май.

Освен това министрите взеха под внимание **докладите за напредъка** относно предложението за актуализиране на правилата на ЕС относно **правата на пътниците във въздушния транспорт**, както и предложението за регламент относно **достъпа до пазара и финансова прозрачност на пристанищата**.

Г-н Михалис Хрисохоидис, министър на инфраструктурата, транспорта и мрежите на Гърция, отбеляза: „От самото начало ние поставихме цел за нашето председателство, която включва неуморни усилия за насърчаване на ефективен и устойчив транспорт. Работихме усилено, за да постигнем това, и се стремихме да се увеличат икономите от мащаба за транспортните предприятия, особено на железопътния транспорт, в целия ЕС, да се намалят административните разходи, да се ускорят процедурите, да се избегне дискриминацията и да се увеличи конкуренцията, както и да се намали потреблението на енергия и влошаването на състоянието на околната среда. Ние поставихме потребностите на гражданите и обществата в центъра на нашата работа в областта на транспортната политика. Ние ще продължим да съсредоточаваме усилията си върху тези задачи до края на нашето председателство.“

Мрежова и информационна сигурност

Съветът взе под внимание постигнатия напредък по предложението, насочено към осигуряване на високо ниво на мрежова и информационна сигурност в целия ЕС. Заключение на председателството е, че Съветът е постигнал съгласие, че подходът, изложен в доклада на председателството във връзка с предложението, може да бъде добра основа за по-нататъшна работа.

Единен пазар в областта на далекосъобщенията („пакет за телекомуникациите“)

Съветът също така взе под внимание актуалното състояние във връзка с предложението, целящо да измени регулаторната рамка на ЕС за далекосъобщенията.

Михалис Пападопулос, министър на инфраструктурата, транспорта и мрежите на Гърция, отбеляза: „Информационните, комуникационните и телекомуникационните технологии (ИКТ) се използват почти във всяка област на нашия живот, докато заплахите, произтичащи от тази употреба, са навсякъде. Безопасността и сигурността на тези системи са сред най-важните приоритети на нашето председателство, като в същото време се признава необходимостта от високо равнище на услугите и по-ниски цени за всички. През последните седмици на нашето председателство ще продължим да работим по тези въпроси.“

В рамките на точка „Други въпроси“ председателството изтъкна скорошното или предстоящото приключване на работата по две основни предложения от Програмата в областта на цифровите технологии: директивата за **намаляването на разходите за широколентов достъп до интернет** беше приета през май (вж. [съобщение за печата](#)), а окончателното приемане на регламента относно **електронната идентификация и удостоверителните услуги** се очаква да се осъществи през юли (вж. [съобщение за печата](#) относно споразумението с Парламента). Освен това председателството информира министрите относно последните събития, свързани с предложението за **достъпност на уебсайтовете**. Комисията предостави актуална информация за своята **таблица с ключовите показатели за Програмата в областта на цифровите технологии**, а предстоящото италианско председателство представи своята **работна програма в областта на далекосъобщенията за втората половина на 2014 г.**

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	6
------------------------	----------

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	8
Оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт и Европейската железопътна агенция	8
Размери на камионите	8
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ	9
Права на пътниците във въздушния транспорт	9
КОРАБОПЛАВАНЕ	11
Пристанищни услуги	11
Политика в областта на морския транспорт	12
Други въпроси	13
– Неофициална среща на министрите на транспорта — резултати от обсъжданията по време на работен обяд.....	13
– Съвместно предприятие Shift2Rail	13
– Трансграничен обмен на информация за нарушенията на правилата за движение	13
– Проследяване на въздухоплавателни средства	13
– Летищни такси	14
– Влияние на ЕС в Международната организация за гражданско въздухоплаване	14
– Въздухоплаване и социалното измерение.....	14
– Работна програма на предстоящото председателство в областта на транспорта	14

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.

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ.....	15
Мрежова и информационна сигурност	15
Единен пазар в областта на далекосъобщенията	17
Други въпроси	19
– Актуално състояние на работата по законодателни досиета.....	19
– Таблица с ключовите показатели за Програмата в областта на цифровите технологии	19
– Работна програма на предстоящото председателство в областта на телекомуникациите.....	19

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ

няма

УЧАСТНИЦИ**Белгия:**

Г-н Olivier BELLE

Заместник постоянен представител

България:

Г-н Данаил ПАПАЗОВ

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Заместник постоянен представител

Г-жа Петя ВАСИЛЕВА

Чешка република:

Г-н Ladislav NĚMEC

Заместник-министър на транспорта
Заместник постоянен представител

Г-н Jakub DÜRR

Дания:

Г-н Magnus HEUNICHE

Министър на транспорта
Държавен секретар, Министерство по въпросите на бизнеса и растежа

Г-н Michael DITHMER

Германия:

Г-жа Katherina REICHE

Парламентарен държавен секретар към федералния министър на транспорта и цифровата инфраструктура
Заместник постоянен представител

Г-н Guido PERUZZO

Естония:

Г-н Clyde KULL

Заместник постоянен представител

Ирландия:

Г-н Leo VARADKAR

Министър на транспорта, туризма и спорта
Заместник постоянен представител

Г-н Thomas HANNEY

Гърция:

Г-н Michail CHRYSOCHOIDIS

Министър на инфраструктурата, транспорта и мрежите

Г-н Michail PAPADOPOULOS

Държавен секретар за инфраструктурата, транспорта и мрежите

Испания:

Г-жа Ana María PASTOR JULIÁN

Министър на благоустройството
Държавен секретар за телекомуникациите и по въпросите на информационното общество

Г-н Víctor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Франция:

Г-н Frédéric CUVILLIER

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

Г-н Alexis DUTERTRE

Хърватия:

Г-н Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Министър по морските въпроси, транспорта и инфраструктурата

Италия:

Г-н Maurizio LUPI

Министър на инфраструктурата и транспорта
Държавен секретар по въпросите на икономическото развитие

Г-н Antonello GIACOMELLI

Кипър:

Г-н Marios DEMETRIADES

Министър на комуникациите и благоустройството

Латвия:

Г-н Kaspars OZOLIŅŠ

Държавен секретар, Министерство на транспорта

Литва:

Г-н Arijandas ŠLIUPAS

Заместник-министър на транспорта и комуникациите

Люксембург:

Г-н François BAUSCH

Министър по въпросите на устойчивото развитие и инфраструктурата
Заместник постоянен представител

Г-н Georges FRIDEN

Унгария:

Г-н Pál VÖLNER

Държавен секретар за инфраструктурата,
Министерство на националното развитие
Заместник постоянен представител

Г-н Olivér VÁRHELYI

Малта:

Г-н Jose' A. HERRERA

Г-н Neil KERR

Нидерландия:

Г-н Wepke KINGMA

Австрия:

Г-жа Doris BURES

Г-н Harald GÜNTHER

Полша:

Г-н Rafał TRZASKOWSKI

Г-н Zbigniew KLEPACKI

Португалия:

Г-н Sérgio SILVA MONTEIRO

Г-н Pedro COSTA PEREIRA

Румъния:

Г-н Dan-Coman ŞOVA

Г-н Alexandru-Răzvan COTOVELEA

Словения:

Г-н Bojan BABIČ

Г-н Mirko PEČARIČ

Словакия:

Г-н František PALKO

Финландия:

Г-жа Henna VIRKKUNEN

Г-жа Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Швеция:

Г-жа Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Г-н Jan OLSSON

Обединено кралство:

Г-н Robert GOODWILL

Г-н Ed VAIZEY

Парламентарен секретар в Министерството на икономиката, инвестициите и малките предприятия, отговарящ за конкурентоспособността и икономическия растеж
Заместник постоянен представител

Заместник постоянен представител

Федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите
Заместник постоянен представител

Министър по въпросите на администрацията и цифровизацията
Заместник държавен секретар, Министерство на инфраструктурата и развитието

Държавен секретар за инфраструктурата, транспорта и комуникациите
Заместник постоянен представител

Министър на транспорта
Министър по въпросите на информационното общество

Държавен секретар, Министерство на инфраструктурата и териториалното планиране
Държавен секретар, Министерство на образованието, науката и спорта

Държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие

Министър на държавната администрация и местното управление
Заместник постоянен представител

Министър на инфраструктурата
Заместник постоянен представител

Парламентарен държавен секретар, отговарящ за транспорта, Министерство на транспорта
Парламентарен държавен секретар, отговарящ за културата, комуникациите и творческите индустрии, Министерство на културата, медиите и спорта

Комисия:

Г-н Сийм КАЛАС

Г-жа Нели КРУС

Заместник-председател

Заместник-председател

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт и Европейската железопътна агенция

Съветът постигна **политическо споразумение** по проектите за директиви относно **оперативната съвместимост и безопасността на европейската железопътна мрежа** и по проекта за регламент за **Европейската железопътна агенция** ([9768/1/14 REV 1](#), [9766/1/14 REV 1](#) и [9767/14](#)).

Взети заедно, тези три законодателни акта съставляват **техническия стълб на четвъртия железопътен пакет**, публикуван от Комисията през януари 2013 г.

Със завършването на този технически стълб се очаква да се увеличат икономии от мащаба за железопътните предприятия в целия ЕС, да се намалят административните разходи и да се ускорят процедурите. Той следва да спомогне и за избягване на прикритата дискриминация при издаването на сертификати за безопасност и разрешения за возила.

За повече подробности вж. съобщение за печата [10401/14](#).

Размери на камионите

Министрите постигнаха **политическо споразумение** относно новите правила за **максималното тегло и размери на тежкотоварни автомобили, градски и междуградски автобуси**. ([10761/14](#)). Предложението ([8953/13](#), доклад до Съвета [10204/14](#)), има за цел да измени **действащата директива** от 1996 г., за да се подобрят аеродинамичните характеристики, горивната ефективност и пътната безопасност на тези превозни средства.

По-специално, чрез предложението се предоставят дерогации относно дължината на превозните средства, така че да се позволи задни дефлектори да бъдат прикрепвани към превозното средство или предната част на превозното средство да бъде прекопструирана, така че да му се придаде по-аеродинамична форма. Новата конструкция на кабината на камиона ще подобри полето на видимост на водача и безопасността както на водача, така и на други участници в пътното движение. Новата зона на отклонение и зона на деформация също ще намалят значително силата на сблъсъка при челен удар, като по този начин се спомогне за спасяването на живота на множество пешеходци и велосипедисти.

За повече подробности вж. съобщение за печата [8837/14](#).

ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Права на пътниците във въздушния транспорт

Съветът **взе под внимание постигнатия напредък** по предложението за **актуализиране на правилата на ЕС относно правата на пътниците във въздушния транспорт** въз основа на доклад, изготвен от председателството ([9820/1/14 REV 1](#) + [ADD 1 REV 1](#)).

Основната цел на проекта за регламент е да се изяснят правилата, които се прилагат при закъснели или отменени полети, и да се подобрят други аспекти, например обработката на жалби и прилагането на правата на пътниците във въздушния транспорт. Същевременно предложението има за цел да се отчетат произтичащите от правата на пътниците финансови последици за сектора на въздушния транспорт, като по този начин се гарантира, че европейските въздушни превозвачи работят при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

Постигнат е **значителен напредък** по това досие от ориентационния дебат, проведен в Съвета през октомври 2013 г., насам. В частност бяха заличени разпоредбите, водещи до прилагането на правата на пътниците на въздушния транспорт в други видове транспорт, и бяха прецизирани разпоредбите относно забавянето на пистата. Беше заличена паричната граница за настаняване в случай на сериозни проблеми по време на пътуване и бяха значително подобрени правилата за информиране на пътниците относно техните права.

Много внимание беше посветено на стриктното разграничаване на възможностите на авиокомпаниите да искат освобождаване от изискването за изплащане на обезщетение. Например делегациите като цяло са съгласни, че технически дефекти не следва да бъдат използвани от авиокомпаниите като претекст за отказ за изплащане на обезщетение. Във връзка с това бяха положени усилия да се определи при какви условия авиокомпаниите могат да се позовават на технически неизправности, за да поискат освобождаване от изплащане на обезщетение.

Що се отнася до необходимостта да се гарантира ефективното прилагане на регламента, вече е постигнат важен напредък по отношение постигане на компромис по опростена процедура, чрез която пътниците да подават жалби пред авиокомпаниите и впоследствие пред извънсъдебни органи за разрешаване на спорове.

Въпреки това, независимо от усилената работа и постигнатия напредък, е необходима още работа по редица въпроси. Основните **нерешени въпроси** включват праговете за обезщетения; обезщетенията за свързващи полети; и статутът на който и да е списък — било то пълен или непълен, от задължителен или незадължителен характер — за определяне на изключения от задължението за изплащане на обезщетение (извънредни обстоятелства).

Относно регламента за отговорността на въздушните превозвачи единственият по-съществен нерешен въпрос се отнася за ръчния багаж. Все още трябва да се реши дали са необходими ясни разпоредби за т.нар. „правило за една чанта“, което би позволило на всички пътници на летищата на Съюза да вземат багаж на борда при същите условия, или дали това следва да се разглежда като част от търговската свобода на въздушния превозвач.

Комисията представи своето предложение ([7615/13](#)) на министрите на транспорта през юни 2013 г. Приемането на регламента изисква одобрението както на Съвета, така и на Европейския парламент. Парламентът прие позицията си на първо четене през февруари 2014 г.

За действащите правила относно правата на пътниците във въздушния транспорт вж. [регламента от 2004 г. относно обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети](#) и [регламента от 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж](#).

КОРАБОПЛАВАНЕ

Пристанищни услуги

Съветът **взе под внимание актуалното състояние** във връзка с предложените нови правила за **достъп до пазара на пристанищни услуги и финансовата прозрачност на пристанищата** въз основа на доклад за напредъка, изготвен от председателството ([9771/14](#)).

В **предложението за регламент ([10154/13](#))** се предвижда създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги в ЕС. С него също така се въвеждат общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата и за таксите, които се събират от управителните органи на пристанищата или от доставчиците на пристанищни услуги.

Регламентът ще се прилага за определени категории услуги и ще обхваща всички морски пристанища, посочени в [насоките за трансевропейската транспортна мрежа](#). Държавите членки могат да решат да го прилагат и към други пристанища.

Новите правила следва да допринесат за по-лоялна конкуренция и да намалят правната несигурност, като по този начин се насърчават ефикасността на пристанищните услуги и инвестициите в пристанищата. Това би могло да доведе до понижаване на разходите за ползвателите на транспорта. То би могло също да спомогне за създаване на нови връзки на къси разстояния и да подобри интеграцията на морския транспорт с другите видове транспорт.

В **Съвета** работна група „Морски транспорт“ извърши преглед член по член на част от текста и направи по-общо обсъждане на остатъка от текста. Тези обсъждания показват, че въпреки че по-голямата част от държавите членки подкрепят общите цели на предложението, те изразяват редица опасения по отношение както на същността на предложението, така и на формата на правния инструмент, като повечето делегации предпочитат директива вместо регламент.

Опасенията по същество, изразени от делегациите, се отнасят, наред с другото, до приложното поле на предложението както по отношение на услугите, така и до обхванатите пристанища. Повечето държави членки биха желали да има по-опростени и по-последователни процедури в цялото предложение. Много делегации поискаха повече гъвкавост по отношение на процедурите за гарантиране спазването на минималните изисквания за предоставянето на пристанищни услуги. Също така те изтъкнаха необходимостта от повече гъвкавост, когато става въпрос за ограничаване на броя на доставчиците на услуги. Например делегациите поискаха съображенията за безопасността, сигурността и опазването на околната среда да бъдат включени в евентуалните причини за ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги.

През май 2013 г. Комисията изпрати предложението на Съвета, заедно със съобщение, озаглавено „Пристанищата: двигател на растежа“ ([10160/13](#)). За да бъде приет, правният акт трябва да бъде одобрен и от Европейския парламент. Компетентната комисия на Парламента, комисията по транспорт и туризъм (TRAN), все още не е гласувала по това досие.

– [Морски транспорт на ЕС: пристанища](#)

Политика в областта на морския транспорт

Съветът прие **заклучения на Съвета относно междинния преглед на морската транспортна политика на ЕС до 2018 г. и перспективи за 2020 г. ([10041/14](#))**.

Заклученията включват **Декларацията от Атина**, одобрена от министрите на морския транспорт на неофициалната им среща на 7 май.

Целта на заключенията е да се предостави информация за предстоящия средносрочен преглед на Комисията на политиката на ЕС в областта на морския транспорт, като в тях се определя какви според Съвета следва да бъдат **политическите приоритети** за бъдеща работна програма на Комисията от 2015 г. до 2019 г. (вж. съобщението на Комисията относно политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г. ([5779/09](#)) и съответните заключения на Съвета ([7866/09](#)).

Текстът обхваща всички аспекти на морския транспорт, организирани в шест части, следвайки структурата на съобщението на Комисията:

Европейският морски транспорт в глобализирания пазар призовава за увеличаване на усилията за гарантиране на свободен достъп до пазарите и подчертава ролята на режима за държавните помощи на ЕС в областта на морския транспорт.

Човешки ресурси, мореплавателни умения и морски практически опит се съсредоточава върху увеличаването на заетостта в сектора, прилагането на Морската трудова конвенция на МОТ и засилването на експертните знания и привлекателността на морските професии, включително равните възможности за мъжете и жените.

Качественият морски транспорт като ключово конкурентно предимство призовава, наред с другото, за подобряване на безопасността по море и на екологичните и социалните показатели на морския транспорт както и за полагане на усилия за насърчаване на сигурността по море, по-специално посредством борба с пиратството.

Съвместна работа в международен план потвърждава отново волята да се работи в рамките на ММО и други международни органи.

Оползотворяване на пълния потенциал, предлаган от морския транспорт на къси разстояния и услугите на морския транспорт за бизнеса и гражданите в Европа се съсредоточава върху насърчаването на морския транспорт на къси разстояния, разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата, развитието на пристанищата, подобряването на свързаността и прилагане на „Синия пояс“ и електронните морски услуги.

Накрая, *Европа следва да бъде световният лидер в областта на морските научни изследвания и иновациите* изтъква необходимостта от засилване на целенасочените усилия за научни изследвания, развойна дейност и иновации.

– [Морски транспорт на ЕС](#)

Други въпроси– ***Неофициална среща на министрите на транспорта — резултати от обсъжданията по време на работен обяд***

Председателството информира накратко министрите относно резултатите от обсъжданията по време на работния обяд на неофициалната среща на министрите на транспорта, която се проведе в Атина на 8 май 2014 г. ([10371/14](#)).

В резюмето на обсъжданията се отбелязва, че повишената конкуренция, която е резултат от отварянето на пазара на товарния автомобилен транспорт не е била съпроводена от същевременен процес на хармонизация по отношение на условията на заетост и труд на работниците от сектора за автомобилен превоз на товари. Прилагането на социалното законодателство и изпълнението на социалните права на водачите в цяла Европа следва да се осигури, наред с другото, чрез засилването на механизмите за прилагане в държавите членки, въвеждането на механизми за докладване за прилагането на директивата относно командироването на работници, подобряването на сътрудничеството между държавите членки, както и чрез създаването на Европейски регистър на транспортните предприятия, който да включва черен списък на дружествата, за които е установено, че са упражнявали незаконни или нелоялни практики.

– ***Съвместно предприятие Shift2Rail***

Председателството информира министрите, че регламентът за създаване на съвместното предприятие Shift2Rail се очаква да бъде приет от Съвета без обсъждане на 16 юни ([10553/14](#)).

– ***Трансграничен обмен на информация за нарушенията на правилата за движение***

Комисията информира Съвета за намерението си да представи „много скоро“ ново предложение за директива относно трансграничния обмен на информация за нарушенията на правилата за движение, свързани с безопасността по пътищата, след отмяната на предходната директива от Съда на Европейския съюз. Съдът установи, че мерките по директивата не засягат „престъпността“, в съответствие с определението в правилата за полицейското сътрудничество, а по-скоро безопасността по пътищата, което е въпрос от областта на транспорта. Въпреки това Съдът е решил, че въздействието на директивата ще се запази до влизането в сила на нова директива, при условие че това се извърши в рамките на дванадесет месеца (преди май 2015 г.). Според Комисията новото предложение ще включва правно основание от областта на транспорта, без да се променя директивата по същество.

– ***Проследяване на въздухоплавателни средства***

Комисията информира държавите членки за предвижданите мерки за подобряване на проследяването на въздухоплавателни средства след неотдавнашното изчезване на полет МН 370 на авиокомпания Malaysian Airlines. Комисията подкрепя препоръките, направени по време на заседанието през май на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) относно глобалното проследяване, за да се гарантира, че позицията на публични транспортни въздухоплавателни средства е известна по всяко време. Комисията планира да предприеме такива мерки, включително чрез изготвяне на необходимите изменения на правилата за авиационна безопасност на ЕС през 2014 г. или 2015 г., които ще подлежат на одобрение от страна на Съвета и Парламента. Комисията също така счита, че непрестанните общи усилия в рамките на ИКАО ще донесат най-големи ползи ([10267/14](#)).

– *Летищни такси*

Комисията информира министрите относно доклада си за прилагането на директивата за летищните такси. Докладът, който беше публикуван през май 2014 г., анализира три години на прилагане на директивата в около 70 летища на ЕС. Комисията възнамерява да създаде нова експертна група, която да я консултира относно прилагането на директивата в държавите членки и да насърчава обмена на информация и на най-добри практики, но за момента не е планирала нови законодателни инициативи относно летищните такси ([10356/14](#); доклад на Комисията: [10070/14](#)).

– *Влияние на ЕС в Международната организация за гражданско въздухоплаване*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от делегацията на Испания, относно запазването на влиянието на ЕС в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Испания е на мнение, че ЕС следва да се стреми да запази своето влияние, като гарантира, че ЕС запазва всичките си места в съвета на ИКАО след неотдавнашното създаване на ротационната група Черно море — Каспийско море. Предстоящото италианско председателство заяви, че ще предприеме действия по този въпрос.

– *Въздухоплаване и социалното измерение*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от Нидерландия, относно социалното измерение на сектора на въздушния транспорт. Нидерландия счита, че техническите и правните аспекти на неотдавнашните промени в новите бизнес модели на авиокомпаниите, като например използването на работна ръка от страни извън ЕС, възможната загуба на трудова заетост и нелоялната конкуренция, следва да бъдат спешно разгледани на равнище ЕС ([10438/14](#)).

– *Работна програма на предстоящото председателство в областта на транспорта*

Предстоящото италианско председателство представи своите приоритети в областта на транспорта за втората половина на 2014 г. В рамките на темата „Инфраструктури и транспорт за растеж и сближаване“ председателството, наред с другото, ще укрепи управлението на коридорите на трансевропейската транспортна мрежа, ще постави началото на преговори с Европейския парламент относно техническия стълб на четвъртия железопътен пакет и ще насърчава политическите обсъждания относно неговия политически стълб. Други приоритети включват единното европейско небе и спътниковите системи „Галилео“ и Egnos ([10470/14](#)).

ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ

Мрежова и информационна сигурност

Съветът **взе под внимание актуалното състояние** във връзка с проекта за директива, целяща да гарантира **високо общо ниво на сигурност на електронните съобщителни мрежи и информационни системи в целия ЕС**.

Целта на предложението ([6342/13](#)) е да изиска от всички държави членки, ключови фактори за предоставянето на интернет услуги и операторите на критична инфраструктура, като например платформите за електронна търговия и социалните мрежи и операторите в областта на енергетиката, транспорта, банковото дело и здравните услуги — да гарантират сигурна и надеждна цифрова среда в целия ЕС.

Въпреки че подготвителните органи на Съвета са постигнали значителен напредък по това досие, са необходими повече усилия за изменение на текста. **Докладът**, изготвен от председателството ([10097/14](#)), обобщава извършената досега работа и определя **насоки и подходи** за по-нататъшни усилия. В него, наред с другото, се подчертава следното:

- Всички държави членки са съгласни със спешната необходимост за подобряване на киберсигурността, както и за предприемане на действия във връзка с това на равнище ЕС. Те споделят мнението, че проектът за директива би могъл да бъде основна част от общата стратегия на ЕС за киберсигурност (съобщение на Комисията и на върховния представител по въпросите на външните работи и политиката на сигурност: [6225/13](#); заключения на Съвета по общи въпроси: [12109/13](#)).
- Те също така като цяло подкрепят принципа на минимална хармонизация, като държавите членки са свободни да приемат по-строги разпоредби за киберсигурността.
- Въпреки това обсъжданията подчертаха необходимостта да се постигне правилният баланс между засилването на киберсигурността, изграждането на необходимото доверие, и, с оглед на ефикасността, пълноценното използване на съществуващите договорености и органи.
- Затова вместо да се създава нов „механизъм за сътрудничество“ между държавите членки, както беше предложено, повечето делегации биха предпочели да се надгражда въз основа на съществуващите договорености и образувания.
- В случай на инцидент следва да се остави на засегнатата държава членка да решава каква информация да споделя и дали изобщо да го прави.

- Делегациите изразяват широка подкрепа за идеята всяка държава членка да разработи стратегия за киберсигурност, но биха предпочели достатъчно перспективни принципи, а не на конкретни изисквания.
- Други въпроси, по които е необходима по-нататъшна дискусия или разяснение, включват заинтересованите страни, обхванати от предложението, естеството на засиленото сътрудничество между органите (независимо дали следва да се даде приоритет на стратегическото сътрудничество и сътрудничеството в областта на политиката или дали текстът следва да съдържа също така подробни разпоредби за оперативно сътрудничество) и случаите, в които ще се налага „координиран отговор от страна на ЕС“: големи трансгранични кризи в киберпространството или също и по-ограничени инциденти.

На заседанието на Съвета голям брой министри взеха думата, за да изразят вижданията си за най-удачния начин да си сътрудничат за подобряване на готовността и реакцията на ЕС и неговите държави членки по отношение на заплахите за киберсигурността. Много министри заявиха, че предпочитат да се разработи стратегическо или политическо сътрудничество като основен приоритет за изграждане на необходимото доверие, като изтъкнаха, че оперативното сътрудничество вече се осъществява в няколко органа, например в екипи за незабавно реагиране при компютърни инциденти (CERT), Агенцията на Европейския съюз за мрежова и информационна сигурност (ENISA) и Европейския форум за държавите членки (EFMS). Някои други министри бяха в полза на ясно заявяване в директивата какво следва да се направи в оперативен план в случай на кризи в киберпространството.

В заключение председателството предложи директивата да се съсредоточи най-вече върху стратегическото или политическото сътрудничество на високо равнище, като същевременно се дадат допълнителни указания за оперативното сътрудничество, което се осъществява в няколко органа. Необходимо е обаче по-нататъшно обсъждане относно практическите договорености за сътрудничеството.

Председателството стигна до извода, че Съветът е постигнал съгласие, че насоките и подходите, предложени в доклада, могат да послужат като добра основа за по-нататъшна работа.

На Съвета бяха представени доклади за напредъка по това предложение през декември 2013 г. ([16630/13](#)), както и през юни 2013 г. ([10076/13](#)).

Приемането на директивата изисква одобрението както на Съвета, така и на Европейския парламент. Парламентът прие позицията си на първо четене през март 2014 г.

- [Програма в областта на цифровите технологии за Европа — киберсигурност](#)

Единен пазар в областта на далекосъобщенията

Съветът **взе под внимание актуалното състояние** относно предложение, насочено към изменение на **регулаторната рамка на ЕС в областта на телекомуникациите**. Проектът за регламент е част от пакета за континенталната мрежа.

Целта на предложението ([13555/13](#)) е преминаване към единен пазар на електронните съобщителни услуги, в рамките на който:

- гражданите и предприятията могат да използват електронни съобщителни услуги в целия ЕС без трансгранични ограничения и неоправдани допълнителни разходи;
- дружествата, предоставящи електронни съобщителни мрежи и услуги, могат да извършват дейността си независимо от това къде в ЕС се намират седалището и клиентите им.

Крайната цел е да се окаже подкрепа на европейската конкурентоспособност в една глобална среда, която все повече зависи от цифровия сектор, за да може икономиката да функционира и да се разраства.

Основните елементи на предложението включват: единно разрешение на ЕС за доставчиците на електронни съобщения; координация на използването на радиочестотния спектър и разпоредби относно европейските продукти за виртуален достъп; хармонизиране на правата на крайните потребители, включително неутралност на мрежата; улесняване на смяната на доставчик, както и разпоредби относно правомощията на националните регулатори, роуминга и Органа на европейските регулатори в областта на електронните съобщения (BEREC).

През декември **2013 г. по време на ориентационния дебат** ([16637/13](#)), министрите като цяло приветстваха целите на предложението, като предоставянето на стимули за инвестиране, утвърждаване на правата на потребителите и справяне с проблема за неутралност на мрежата, но изразиха своите притеснения и съмнения относно редица въпроси.

В доклад, изготвен от председателството ([10109/14](#)), се посочва напредъкът по предложението от ориентационния дебат насам и се обръща внимание на проблеми, които изискват по-нататъшна работа. Много проблеми, споменати в доклада от декември 2013 г., например че същите цели биха могли да бъдат постигнати чрез по-добро използване на съществуващите инструменти, например при разпределянето на радиочестотния спектър и роуминга — остават нерешени. От тазгодишния доклад става ясно, че:

- Повечето държави членки са загрижени, наред с другото, за административните формалности и финансовата тежест, която ще бъде създадена от предложението, неясната му връзка с настоящата рамка за телекомуникациите и за въздействието върху правомощията на националните регулаторни агенции.

- Много делегации считат, че редица нови разпоредби относно **радиочестотния спектър** са от твърде предписателно естество и често се припокриват или дори влизат в противоречие със законодателството на ЕС или националното законодателство. Повечето държави членки считат, че разпоредбите за хармонизиране на сроковете за синхронизиране на радиочестотния спектър за безжични ширококолентови комуникации и за определяне на европейски координационен механизъм на права за ползване на радиочестоти отиват твърде далеч, особено по отношение на предложените нови правомощия на Комисията.
- Що се отнася до усилията за подобряване на **защитата на потребителите**, държавите членки предпочитат минимална хармонизация вместо предлаганото пълно хармонизиране, тъй като това ще им позволи да запазят или приемат по-строги национални мерки.
- Що се отнася до принципа на **отворен интернет**, много делегации подчертаха необходимостта текстът да бъде достатъчно перспективен и ясен. Например определенията за „услуга за интернет достъп“ и „специализирана услуга“ следва да бъдат изяснени. Въпреки че делегациите се съгласяват, че е необходимо да се намери подходящ баланс между неутралността на мрежата и разумното управление на трафика, те имат различни виждания относно начините за неговото постигане. Все още предстои да се постигне съгласие по общите основни принципи, свързани с неутралността на мрежата.

Проектите за членове относно **роуминга**, които фигурират в края на предложението на Комисията, все още не са подробно разгледани.

Приемането на предложението изисква одобрението както на Съвета, така и на Европейския парламент. Европейският парламент прие измененията си на първо четене през април.

- [Програма в областта на цифровите технологии за Европа — континентална мрежа](#)

Други въпроси– ***Актуално състояние на работата по законодателни досиета***

Председателството информира министрите относно напредъка по законодателните досиета в сектора на далекосъобщенията:

- През февруари беше постигнато споразумение с Европейския парламент по проекта за регламент относно **електронната идентификация и удостоверителните услуги**, като окончателното му приемане се очаква през юли ([9996/14](#)).
- След споразумението, постигнато с Европейския парламент през февруари, на 8 май Съветът прие **директивата за намаляване на разходите за широколентов достъп**. Сега държавите членки трябва да приемат национални разпоредби, за да се съобразят с новите директива не по-късно от 1 януари 2016 г. и трябва да прилагат новите мерки от 1 юли 2016 г. ([9993/14](#)).
- Що се отнася до предложението относно **достъпността на уебсайтовете на органите от обществения сектор**, европейският стандарт за оценка на съответствието с изискванията за достъпност на уебсайтовете беше приет през февруари. Междувременно 26 държави членки са разработили свои национални политики и стандарти за достъпност на уебсайтовете, които до голяма степен се основават на сходни изисквания ([10016/14](#)).

– ***Таблица с ключовите показатели за Програмата в областта на цифровите технологии***

Комисията предостави актуална информация на Съвета относно постигнатия напредък и необходимите допълнителни усилия по отношение на целите, определени в Програмата в областта на цифровите технологии за Европа, която е една от водещите инициативи на стратегията „Европа 2020“ за работни места и растеж ([10220/14](#) + [10220/14 ADD 1](#)).

[Уебстраница на таблицата с ключовите показатели за Програмата в областта на цифровите технологии](#)

– ***Работна програма на предстоящото председателство в областта на телекомуникациите***

Встъпващото италианско председателство представи работната си програма в областта на телекомуникациите за втората половина на 2014 г. Председателството ще съсредоточи работата си върху предложението за единен пазар на далекосъобщенията, предложението за директива относно мрежовата и информационната сигурност, както и проекта за директива относно достъпността на уебсайтовете. Други инициативи, по които председателството възнамерява да работи, се отнасят, наред с другото, до насърчаване на въвеждането на свръхвисокоскоростни широколентови мрежи, ролята на Европа в управлението на интернет и свободно достъпните данни, изчисленията в облак и големите данни ([9994/14](#)).

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ
