



Съвет на
Европейския съюз

BG

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ПЕЧАТА

3352-ро заседание на Съвета

Транспорт, телекомуникации и енергетика

Транспорт

Брюксел, 3 декември 2014 г.

Председател **Maurizio Lupi**
Министър на инфраструктурата и транспорта на
Италия

ЗА ПЕЧАТА

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/press>

16378/14

1
BG

Основни резултати от заседанието на Съвета

ЕЕН II+: Единно европейско небе

Съветът постигна общ подход по две предложения от пакета ЕЕН II+: да се ускори прилагането на Единното европейско небе (предложението за ЕЕН) и да се изменят правилата за Европейската агенция за авиационна безопасност (предложението за ЕААБ). Целта на предложенията е европейската система за въздушен транспорт да стане по-малко разпокъсана и по-конкурентоспособна. [Съобщение за печата](#)

Maurizio Lupi, министър на инфраструктурата и транспорта на Италия, който председателстваше заседанието, заяви: „Днес ние дадохме конкретен отговор на авиационната общност на ЕС и на гражданите на ЕС, които очакваха това предложение. Постигнахме важно споразумение по едно предложение, което следва да уреди много проблеми, които държавите членки имат със законодателството за ЕЕН, и да постави ново начало на изпълнението на инициативата за единно небе на положителна основа“.

Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт

Министрите направиха равносметка на напредъка по предложенията за отваряне на пазара и засилено управление. Те приеха общ подход по предложение да се отмени сегашният регламент за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия, който е остарял.

Министър Lupi заяви: „След три семестъра, посветени само на техническото направление на четвъртия железопътен пакет, италианското председателство подробно се занимава с политическия му стълб. След първи ориентиран дебат миналия октомври в Люксембург проведохме продължителни преговори, които ни предоставиха възможност да определим предложения по всички основни въпроси за по-нататъшното развитие. Ето защо латвийското председателство ще бъде в състояние да приключи преговорите в Съвета, което ще проправи път за последен обмен с Европейския парламент и, да се надяваме, за приемането на целия пакет, както това се желае от Парламента и от гражданите и предприятията на ЕС“.

Инвестиции в транспортната инфраструктура

Министрите приеха набор от заключения относно транспортната инфраструктура и трансевропейската мрежа.

Министър Lupi заяви: „Инвестициите в транспортни инфраструктури и ефикасни мрежи са ключов фактор за насърчаване на растежа и конкурентоспособността, като по този начин се създават повече и по-добри работни места. С приемането на заключенията днес Съветът единодушно изпраща ясно послание за огромния потенциал на инфраструктурните инвестиции във връзка с прегледа на стратегията „Европа 2020“.

СЪДЪРЖАНИЕ¹

УЧАСТНИЦИ	4
ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД	
ИНФРАСТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИИ.....	6
ЕЕН II+: ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ	6
ПЕРСОНАЛ НА РИБОЛОВНИТЕ КОРАБИ	7
ЧЕТВЪРТИ ПАКЕТ В ОБЛАСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.....	8
Нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия.....	8
Отваряне и управление на железопътния пазар.....	9
Предложения на Комисията за отварянето на пазара и управлението	10
ДРУГИ ВЪПРОСИ.....	11
Безпилотни летателни апарати на годишната конференция по безопасност на Европейската агенция за авиационна безопасност.....	11
Галилео.....	11
Въздействие на руското ембарго върху сектора на автомобилния превоз на товари на Литва	11
Работна програма на предстоящото председателство в областта на транспорта.....	11
ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ	

няма

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.

УЧАСТНИЦИ

Белгия:

Г-жа Jacqueline GALANT

Министър по въпросите на мобилността, отговарящ за Belgocontrol и Белгийската национална железопътна компания NMBS/SNCB

България:

Г-н Ивайло МОСКОВСКИ

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Чешка република:

Г-н Ladislav NĚMEC

Заместник-министър на транспорта

Дания:

Г-н Magnus HEUNICKE

Министър на транспорта

Германия:

Г-н Alexander DOBRINDT

Федерален министър на транспорта и цифровата инфраструктура

Естония:

Г-н Clyde KULL

Заместник постоянен представител

Ирландия:

Г-н Paschal DONOHOE

Заместник-министър по европейските въпроси (кабинет на министър-председателя и Министерство на външните работи и търговията)

Гърция:

Г-н Andreas PAPASTAVROU

Заместник постоянен представител

Испания:

Г-жа Ana María PASTOR JULIÁN

Министър на транспорта и благоустройството

Франция:

Г-н Alain VIDALIES

Държавен секретар, отговарящ за транспорта, морските въпроси и риболова

Хърватия:

Г-н Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Министър по морските въпроси, транспорта и инфраструктурата

Италия:

Г-н Maurizio LUPI

Министър на инфраструктурата и транспорта

Кипър:

Г-н Marios DEMETRIADES

Министър на комуникациите и благоустройството

Латвия:

Г-н Anrijs MATĪSS
Г-н Kaspars OZOLIŅŠ

Министър на транспорта
Държавен секретар на Министерството 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

Унгария:

Г-н Olivér VÁRHELYI

Заместник постоянен представител

Малта:

Г-н Joe MIZZI

Министър на транспорта и инфраструктурата

Нидерландия:

Г-жа Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Г-жа Wilma MANSVELD

Министър на инфраструктурата и околната среда
Държавен секретар за инфраструктурата и околната среда

Австрия:

Г-н Alois STÖGER

Федерален министър на транспорта, иновациите и технологиите

Полша:

Г-н Zbigniew KLEPACKI

Заместник държавен секретар, Министерство на инфраструктурата и развитието

Португалия:

Г-н Sérgio MONTEIRO

Държавен секретар за инфраструктурата, транспорта и комуникациите

Румъния:

Г-н Iulian MATACHE

Държавен секретар, Министерство на транспорта

Словения:

Г-н Peter GAŠPERŠIČ

Министър на инфраструктурата

Словакия:

Г-н František PALKO

Държавен секретар, Министерство на транспорта, строителството и регионалното развитие

Финландия:

Г-жа Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Заместник постоянен представител

Швеция:

Г-жа Anna JOHANSSON

Министър на инфраструктурата

Обединено кралство:

Г-н Robert GOODWILL

Парламентарен държавен секретар, отговарящ за транспорта

Комисия:

Г-жа Violeta BULC
Г-жа Elzbieta BIENKOWSKA

Член
Член

ОБСЪДЕНИ ТОЧКИ ОТ ДНЕВНИЯ РЕД

ИНФРАСТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИИ

Съветът прие на открито заседание набор от **заключения относно транспортната инфраструктура и трансевропейската мрежа (TEN-T)**. Заклученията ще допринесат за **междинния преглед на стратегията за растеж „Европа 2020“**, планиран за 2015 г.

Ключовото послание до Европейския съвет през декември — и в рамките на прегледа на стратегията „Европа 2020“ — е, че икономиката на ЕС се нуждае от завършена и ефикасна мрежа от транспортна инфраструктура, за да расте и да създава работни места.

Голям брой министри взеха думата, за да благодарят на председателството за тези заключения и за посланието, което отправят. Няколко министъра приветстваха представянето на инвестиционния план на Юнкер на 26 ноември. Те, както и председателството и Комисията, считат, че инвестициите в транспортна инфраструктура, които създават ползи в краткосрочен и в дългосрочен план, ще допринесат за дневния ред на председателя Юнкер.

- [Заклучения на Съвета относно транспортната инфраструктура и трансевропейската мрежа](#)

Заместник-председателят Henning Christophersen и координаторът Carlo Secchi представиха своя **междинен доклад**, съставен заедно с координатора Kurt Vodewig. В доклада са набелязани примери от проекти по TEN-T, които могат да са особено подходящи за нови финансови схеми. Авторите възнамеряват да представят окончателен доклад през пролетта на 2015 г. Тяхната цел е да гарантират, че европейски транспортни проекти ще бъдат в състояние да се възползват от такива схеми. Докладът е по поръчка на италианското председателство по време на неофициална среща на министрите на транспорта през септември 2014 г.

- [Нови финансови схеми за европейски транспортни инфраструктурни проекти — междинен доклад](#)
- [Трансевропейска транспортна мрежа](#)
- [Преглед на актуалното състояние на стратегията „Европа 2020“](#) — съобщение на Комисията

ЕЕН II+: ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ

Съветът постигна **общ подход** по две предложения от пакета ЕЕН II+: да се ускори **прилагането на Единното европейско небе** (предложението за ЕЕН) и да се изменят правилата за **Европейската агенция за авиационна безопасност** (предложението за ЕААБ).

Целта на инициативата „Единно европейско небе“ е да се реформират организацията и управлението на европейското въздушно пространство. Целта е да се преодолее сегашната разпокъсаност на въздушното пространство, да се подобри ефикасността на обслужването на въздушното движение и да се оптимизира използването на капацитета за управление на въздушното движение. По-правите въздушни трасета и задълбоченото сътрудничество следва да направят летенето още по-безопасно, да намалят разходите и да намалят емисиите на парникови газове. Всичко това също така следва да направи европейския сектор на въздушния транспорт по-конкурентоспособен по отношение на други региони в света.

- За повече информация вж. съобщение за печата: [Единно европейско небе: Съветът постига съгласие по позицията си](#)

ПЕРСОНАЛ НА РИБОЛОВНИТЕ КОРАБИ

Министрите постигнаха **принципно съгласие** за решение да се **оправомощят държавите членки да станат страни по Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на персонала на риболовните кораби (STCW-F)**. След като понастоящем Съветът е постигнал съгласие, предложението може да бъде изпратено на Европейския парламент за неговото съгласие. След получаване на това съгласие, Съветът ще може да го приеме.

STCW-F е конвенция на Международната морска организация, приета през 1995 г. и влязла в сила през 2012 г. Конвенцията е първият опит за установяване на задължителни международни стандарти за безопасност за екипажите на риболовни кораби.

Целта на конвенцията е да се гарантира, че служителите на борда на корабите са както квалифицирани, така и в подходящо състояние за работата. За да докажат това, те се нуждаят от сертификат и трябва да преминат през медицински преглед. Това следва да сведе до минимум потенциалните рискове за безопасността на хората в открито море, както и на имуществото и морската околна среда. Допълнителна цел е да се създадат равнопоставени условия в сектора на рибарството.

Разпоредбите се прилагат към плавателни съдове с минимална дължина от 24 метра с минимална пропульсивна мощност от 750 kw. Те се отнасят за капитаните, офицерите, механиците и радиооператорите.

ЕС не може да се присъедини към конвенцията, тъй като страни по нея могат да бъдат само държави. Четири държави от ЕС (Дания, Испания, Латвия и Литва) вече са се присъединили. Според Комисията някои части от конвенцията попадат в рамките на изключителната компетентност на ЕС по отношение на взаимното признаване на квалификациите и засягат разпоредби на Договорите и вторично законодателство на ЕС. В резултат на това държавите членки трябва да бъдат оправомощени от Съвета да станат страни по STCW-F.

Текстът на решението също приканва всички държави от ЕС, чиито риболовни кораби плават под тяхно знаме, или пристанища, приемащи морски риболовни кораби, които попадат в обхвата на конвенцията, или институции за обучение на персонала на риболовните кораби, да станат страни по конвенцията.

- [Решение на Съвета за оправомощаване на държавите членки](#)
- [Международна морска организация: STCW-F](#)

ЧЕТВЪРТИ ПАКЕТ В ОБЛАСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Съветът прие **общ подход** по предложение да се отмени сегашният регламент за **нормализиране на счетоводните сметки** на железопътните предприятия. Министрите също **направиха равносметка на напредъка** по двете предложения за подобряване на железопътните услуги в ЕС посредством **отваряне на пазара** и **засилено управление**.

Взети заедно, предложенията съставляват „**политическото**“ или „**пазарно**“ **направление на четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт**. За да се превърнат в закон, те трябва също да бъдат одобрени от Европейския парламент.

Нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия

Целта на предложението е да се отмени Регламент 1192/69, който е остарял и е несъвместим със законодателството на ЕС. Първоначално той беше приет, за да се приведат в съответствие разходите и ползите на монополистичните национални железопътни компании с тези на други транспортни сектори.

Тази особена договореност беше необходима през 60-те години на миналия век, когато в много случаи националните железопътни компании изпълняваха задължения от името на публичните власти. Те изплащаха семейни надбавки и пенсии и покриваха медицински разходи. Те дадоха своя принос за общата политика по заетостта, като наемаха хора, от които реално нямаха нужда. Те дори поправяха щети от войната от собствения се бюджет. Тези разходи, а в някои случаи и ползи, поставиха железопътните компании в неравностойна позиция спрямо други видове транспорт.

Само четири държави членки — Белгия, Германия, Ирландия и Полша — все още използват този регламент. Категориите на компенсация, които все още се използват, са: обезщетения при трудови злополуки, пенсии и разходи за прелези. Общата годишна сума на компенсациите е малко над 100 млн. евро.

При все това плащанията, съвместими със законодателството на ЕС, могат да бъдат извършени съгласно алтернативни инструменти или договорености. За разходите за прелези, което е най-голямата категория, ще се въведе алтернативен инструмент преди 16 юни 2015 г., когато се очаква да завърши транспонирането на директивата за създаване на единно европейско железопътно пространство.

Министрите постигнаха съгласие, че регламентът следва да влезе в сила един ден след публикуването му в *Официален вестник на ЕС*, както се предлага от Комисията.

- [Нормализиране на счетоводните сметки: доклад до Съвета](#)

Отваряне и управление на железопътния пазар

Целта на предложенията за директива и регламент е да се подобрят **вътрешните услуги за превоз на пътници**, като те **се отворят за конкуренция**. Те целят и въвеждането на нови правила за **управлението, приложими за управителите на инфраструктурата**, за да се осигури равен достъп до инфраструктура и по-добро реагиране на пазарните нужди.

Целта е железопътните услуги да станат по-динамични и ориентирани към потребителите и да се насърчават инвестициите и иновациите.

Работата в работната група продължи да напредва след обсъжданията в Съвета през октомври. Доклад за напредъка обобщава свършената работа досега и включва предложения за допълнителни обсъждания.

- [Доклад за напредъка на отварянето на пазара и управлението](#)

За да се постигне допълнителен напредък, **председателството предлага, наред с другото, да се разгледат следните въпроси:**

- Следва да се създадат предпазни механизми, за да се запази „икономическото равновесие“ или жизнеспособността на договорите за обществени услуги, т.е. договори, които включват задължение за предоставяне на услуги, дори и когато не са печеливши.
- Следва да се въведат и предпазни механизми, за да се избегне селективното избиране. Това означава, че на търговските дружества следва да не се разрешава да избират рентабилни маршрути в ущърб на нерентабилни такива, които са от обществен интерес.
- Държавите членки следва да имат възможност да комбинират рентабилни с нерентабилни маршрути за договори за обществени услуги.

- Ако се запази принципът за конкурентно възлагане, следва да се предостави възможност за редица изключения.
- От държавите членки ще зависи да изберат своя собствен модел на управление. Ще има общи правила, за да се гарантира безпристрастността на управителите на инфраструктурата и прозрачността на финансовите потоци независимо от структурата.
- Крайните срокове следва да бъдат по-дълги от предложените от Комисията.

Предложенията на председателството са насоки за по-нататъшно обсъждане и по никакъв начин не са предначертаващи.

Предложения на Комисията за отварянето на пазара и управлението

След отварянето на услугите за железопътни товарни превози през 2007 г. и на международните пътнически превози през 2010 г., Комисията предлага услугите за вътрешен железопътен превоз на пътници да се отворят за конкуренцията през декември 2019 г. От този момент нататък европейските железопътни предприятия ще имат равен достъп до железопътните линии, системите за сигнализация и гарите във всички държави от ЕС, за да предоставят вътрешни услуги за превоз на пътници.

Също от 2019 г. нататък, обществените поръчки за услуги, които понастоящем представляват над 90 % от железопътните пътувания в ЕС, по правило ще са подложени на задължителни тръжни процедури. Съществуващите пряко възложени поръчки ще могат да продължат да бъдат изпълнявани до крайната им дата, но не и след края на 2022 г.

Комисията предлага също така да се укрепят правилата на ЕС относно отделянето на управителите на инфраструктури, които управляват мрежата и гарите, от железопътните предприятия, които предоставят услугите. Националните железопътни монополисти, които упражняват и двете функции, ще бъдат разделени на две (институционално разделение). Като алтернативен вариант, когато държавите членки пожелаят да запазят съществуващите холдингови структури, ще се въведат строги предпазни мерки, така че да се гарантира независимостта на управителя на инфраструктурата.

- [Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт](#)

ДРУГИ ВЪПРОСИ

Безпилотни летателни апарати на годишната конференция по безопасност на Европейската агенция за авиационна безопасност

Председателството информира министрите за годишната конференция по безопасност на ЕААБ, която се проведе в Рим на 15—16 октомври 2014 г. Конференцията беше съсредоточена върху безопасността в общото въздухоплаване и дистанционно управляемите летателни системи (ДУЛС, граждански дронове). Комисията обяви края на обществените консултации за ДУЛС. Консултациите ще бъдат последвани от конкретни предложения на Комисията през следващата година.

Темата за дистанционно управляемите летателни системи беше разглеждана и от министрите в рамките на заседанието на Съвета по транспорт през октомври.

Галилео

Комисията предостави актуална информация на министрите относно позицията си за глобалните навигационни спътникови системи на ЕС, Галилео и EGNOS. Комисията изтъкна техния политически и икономически потенциал и посочи, че целта е първоначалните услуги на Галилео да се предоставят през 2016 г., а пълните услуги — през 2020 г.

Въздействие на руското ембарго върху сектора на автомобилния превоз на товари на Литва

Литовската делегация уведоми министрите за трудностите, с които напоследък се сблъскват литовските камиони и пътнически превозни средства на руската граница. Тя изтъкна потенциално сериозните икономически последиствия и финансови загуби за редица икономически оператори.

Комисията обеща да следи ситуацията отблизо.

- [Информационна бележка на литовската делегация](#)

Работна програма на предстоящото председателство в областта на транспорта

Встъпващото латвийско председателство представи работната си програма в областта на транспорта за първата половина на 2015 г. Законодателните предложения ще се съсредоточат, наред с другото, върху четвъртия железопътен пакет, правата на пътниците във въздушния транспорт и техническите изисквания за плавателните съдове по вътрешни водни пътища. Други приоритетни области включват безопасността по пътищата, международната обстановка по отношение на морския транспорт, както и трансевропейската транспортна мрежа. Заседания на Съвета по транспорт са предвидени за 13 март и 11 юни 2015 г.

- [Информационна бележка на латвийското председателство](#)

ДРУГИ ОДОБРЕНИ ТОЧКИ
