



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 6 февруари 2015 г.  
(OR. en)

16978/14  
ADD 1

PV/CONS 75  
ENV 1000

### ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

---

Относно: **3363-то** заседание на Съвета на Европейския съюз (**ОКОЛНА  
СРЕДА**), проведено в Брюксел на 17 декември 2014 г.

---

## ТОЧКИ ЗА ОТКРИТО ОБСЪЖДАНЕ<sup>1</sup>

Страница

### **ЗАКОНОДАТЕЛНИ И ОТКРИТИ ОБСЪЖДЕНИЯ**

#### **ТОЧКИ „А“ (док. 16783/14 PTS A 104)**

1. Решение на Съвета относно режима за облагане с данък „*octroi de mer*“ в най-отдалечените френски региони (ЗА) ..... 3
2. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall и за изменение на Директива 2007/46/ЕО [първо четене]..... 3
3. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно газовите уреди [първо четене] ..... 3

#### **ТОЧКИ „Б“ (док. 16777/14 OJ CONS 77 ENV 983)**

4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 [първо четене]..... 4
6. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 94/62/ЕО относно опаковките и отпадъците от опаковки с цел намаляване на потреблението на леки пластмасови пликове за покупки [първо четене] ..... 8
7. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за ограничаване на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от средни горивни инсталации [първо четене] ..... 8
9. а)з) Други въпроси..... 10

\*

\* \*

---

<sup>1</sup> Обсъждания на законодателни актове на Съюза (член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз), други обсъждания, открити за обществеността, и открити дебати (член 8 от Процедурния правилник на Съвета).

## **ЗАКОНОДАТЕЛНИ И ОТКРИТИ ОБСЪЖДАНИЯ**

*(съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)*

### **ТОЧКИ „А“**

- 1. Решение на Съвета относно режима за облагане с данък „octroi de mer“ в най-отдалечените френски региони (ЗА)**  
15406/14 POSEIDOM 19 REGIO 124  
+ COR 1

Съветът прие единодушно посоченото по-горе решение. (правно основание: член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз)

- 2. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на въвеждането на бордовата система eCall и за изменение на Директива 2007/46/ЕО [първо четене]**  
– Политическо споразумение  
16345/14 ENT 285 MI 967 CODEC 2411  
+ COR 1  
одобрено от Корепер (I част) на 10.12.2014 г.

Съветът постигна политическо споразумение по посочения по-горе проект за регламент.

- 3. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно газовите уреди [първо четене]**  
– Общ подход  
16789/14 ENT 296 MI 992 ECO 182 IND 378 CONSOM 276 CODEC 2483  
одобрено от Корепер (I част) на 10.12.2014 г.

Съветът постигна общ подход по посочения по-горе проект за регламент.

**4. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 [първо четене] (правно основание, предложено от Комисията: член 192 от ДФЕС)**

*Междунституционално досие: 2013/0224 (COD)*

– Политическо споразумение

11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661

+ ADD 1

16238/14 CLIMA 113 ENV 949 MAR 186 MI 960 ONU 152 CODEC 2390

+ ADD 1 REV 1

+ ADD 2

Въз основа на компромисния текст, договорен с Европейския парламент, Съветът постигна политическо споразумение по проекта за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 с оглед на ранно споразумение на второ четене по това досие. EL, CY и MT посочиха, че не са в състояние да подкрепят текста. PL и UK се въздържаха.

Съветът ще приеме позицията си на първо четене на някое от предстоящите си заседания след окончателна редакция от страна на юрист-лингвистите.

EL, MT, CY, FI, NL, SE, PL и Комисията направиха изявления за протокола от заседанието на Съвета (изложени по-долу).

**Изявление на Република Гърция и Малта**

- „1. Република Гърция и Малта считат, че текстът на окончателното споразумение по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 не успява да вземе изцяло под внимание конкретни практики на световния отрасъл за морски транспорт и, от такава гледна точка, е доста спорен по отношение на пригодността му за постигане на желаната цел, а именно улесняване на разработването на международни правила в рамките на ММО за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от международния транспорт.

2. Считаме, че не всички данни за всеки кораб, които се изисква да бъдат наблюдавани и докладвани, са от значение за целите на мониторинга, докладването и проверката на корабните емисии на CO<sub>2</sub>, като това увеличава административната тежест и разходите както за държавите на знамето, така и за собствениците на кораби, с недоказана полза за морската среда. По тези причини Гърция и Малта от самото начало на обсъжданията на предложението за регламент подкрепяха идеята, че вниманието следва да се съсредоточи върху събирането на данни за разхода на гориво на корабите в комбинация с изминатото разстояние, т.е. вече наличните данни на борда на корабите.
3. Освен това Република Гърция и Малта не са убедени относно пропорционалността и добавената стойност на публикуването на чувствителна търговска информация, по-специално такава, която е свързана с „транспортната работа“ и „пренасяния товар“, особено като се вземе под внимание, че корабите се експлоатират в среда, подложена на въздействието на много променливи, които не са под контрола на която и да е страна и оказват влияние върху тяхната ефективност.
4. Освен това ние все още считаме, че на техническите части на предложението за регламент не беше обърнато необходимото внимание и не беше отделено достатъчно време за изготвянето им, така че да се даде възможност за разработване на система за МДП, която да бъде приложима както за сектора, така и за органите.
5. В същото време, Република Гърция и Малта поставят под въпрос добавената стойност на предложената европейска система за МДП, както е включена в текста на окончателното споразумение, която да послужи за модел и да насърчи приемането на глобална система, като се има предвид, че продължаващите обсъждания в рамките на ММО следват не толкова комплексен и лесен за прилагане подход, насочен към разработването на глобална система за събиране на данни за разхода на гориво на корабите. От съществено значение е да се гарантира, че веднага след като бъде установена международна система чрез ММО, регламентът ще бъде преразгледан, за да бъде изцяло приведен в съответствие с глобалната система.

Като се има предвид горепосоченото, Република Гърция и Малта не са в състояние да дадат съгласието си за окончателното споразумение по предложения регламент.“

### **Изявление на Кипър**

„Кипър ясно изрази предпочитание за международна система за мониторинг, докладване и проверка (МДП) под егидата на Международната морска организация (ММО), по която да има широко съгласие. Във връзка с това ние изразихме и нашето виждане, че един подходящо структуриран режим за МДП на равнището на ЕС може да е приемлив. Нашата подкрепа беше обусловена от това механизъмът да бъде ефективен и да не нарушава конкуренцията. За съжаление ние имаме сериозни опасения, че някои разпоредби, включени в текста на предложения регламент, който предстои да бъде приет, са проблематични и че спецификите на морския сектор не са взети предвид по подходящ начин.

По-специално Кипър счита, че разпоредбите, включени в член 21 от регламента, които са свързани с публикуването на информацията относно енергийната ефективност на корабите, ще доведат до нарушения на конкуренцията. Освен това информацията относно енергийната ефективност на корабите, която трябва да се публикува, не е еднакво съпоставима и по този начин ще доведе до неподходящи заключения и ще окаже влияние върху пазара и вземането на решения за нови правила.

Друг важен въпрос, който ще бъде предизвикан от публикуването на информация, свързана с енергийната ефективност на корабите, е оповестяването на чувствителна от търговска гледна точка оперативна информация, като например разхода на гориво на корабите, обема на обработваните товари и изминатото разстояние.

Поради това Кипър не е в състояние да даде съгласието си за приемането на регламента.“

### **Изявление на Финландия, Нидерландия и Швеция**

„Финландия, Нидерландия и Швеция са в подкрепа на мониторинга на емисиите на CO<sub>2</sub> от морския транспорт и подкрепят резултата, постигнат при преговорите между Съвета и Европейския парламент.

Всички сектори трябва да допринесат за намаляване на емисиите на парникови газове, за да се поддържат адекватни усилията за постигане на глобалната цел за ограничаване на повишението на световната температура до 2 °C. С оглед на международния характер на морския транспорт най-ефективният метод за намаляване на емисиите на парникови газове от международния морски транспорт би бил посредством глобално споразумение в рамките на Международната морска организация (ММО). Поради това е от изключително значение регламентът на ЕС за МДП да допринесе за разработването на международни правила в рамките на ММО.

С регламента на ЕС за МДП се въвежда система за мониторинг на емисиите на CO<sub>2</sub> и друга информация от значение, като същевременно се запазва поверителността на търговската и промишлената информация. Регламентът може, наред с другото, да допринесе за премахването на пазарните бариери и да помогне за определянето на цели чрез предоставянето на надеждни данни.

С цел да се гарантират равни условия за корабите, които извършват дейност в по-неблагоприятни климатични условия, е важно също така специфичната информация, свързана с класа на кораба за плаване в заледени води и с плаването в заледени води, да може да се добавя към данните, наблюдавани в съответствие с регламента.

Бихме искали да подчертаем, че е необходимо да продължи работата по някои елементи от регламента. По-специално ще бъде важно да се доразвие изчисляването на транспортната работа и енергийната ефективност на корабите, така че да се осигури справедливо и надеждно сравнение между различни видове кораби. Това ще бъде предизвикателство за всички видове кораби, особено за видовете като кораби за превоз на общи товари, ро-пакс и ро-ро кораби. От съществено значение е уточняването на параметрите, които да се използват при изчисляването на превозваните товари за всички видове кораби, включително тези, които са в категорията на актовете за изпълнение, и тези, които са в категорията на делегираните актове.

Бихме искали също така да подчертаем колко е важно държавите — членки на ЕС, да продължат да играят конструктивна роля по време на обсъжданията в ММО относно разработването на международните правила.“

## **Изявление на Полша**

„Полша подкрепя усилията за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт, но е на мнение, че усилията в тази област следва да се извършват в рамките на Международната морска организация поради международния характер на корабоплаването и глобалното въздействие на изменението на климата. Ето защо всички законодателни решения следва да бъдат със световен, а не с регионален характер.

Полша застъпва становището, че Международната морска организация е най-подходящият форум за установяване на правни стандарти за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от международния морски транспорт. Решенията на Международната морска организация не създават опасност от въвеждане на ответни мерки от страна на държави извън ЕС в отговор на разпоредбите, въведени въз основа на изискванията на ЕС. Полша активно подкрепя и насърчава мерките, предприети в рамките на Международната морска организация, чиято цел е да се установят подходящи световни инструменти.

Според Полша приемането на предложениния регламент в настоящия му вид няма да улесни преговорите и усилията от страна на Международната морска организация за намиране на глобални решения, тъй като проектът за регламент съдържа елементи, въз основа на които е малко вероятно в краткосрочен план да бъде постигнат консенсус в рамките на Международната морска организация (например по въпроса за докладването на количествена информация относно товара).

Полша не може да подкрепи проекта за регламент. Тъй като обаче в хода на работата по проекта някои аспекти бяха взети предвид по такъв начин, че регламентът да стане по-приемлив и да се доближи до решенията, предложени в рамките на Международната морска организация, Полша се въздържа от гласуване по въпроса за политическото споразумение по проекта.“

## **Изявление на Комисията**

„Комисията подчертава, че системното позоваване на разпоредбата на член 5, параграф 4, втора алинея, буква б) е в разрез с духа и буквата на Регламент (ЕС) № 182/2011 (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13). До тази разпоредба трябва да се прибегва в отговор на специална необходимост да се направи изключение от принципното правило, което гласи, че Комисията може да приеме проект на акт за изпълнение, когато не е дадено становище. Предвид обстоятелството, че тя представлява изключение от общото правило, уредено в член 5, параграф 4, прибегването до втора алинея, буква б) не може да се разглежда просто като „дискреционно правомощие“ на законодателя, а трябва да се тълкува стеснително и следователно да бъде мотивирано.“

**6. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 94/62/ЕО относно опаковките и отпадъците от опаковки с цел намаляване на потреблението на леки пластмасови пликосе за покупки [първо четене]**

*(правно основание, предложено от Комисията: член 114 от ДФЕС)*

*Междуинституционално досие: 2013/0371 (COD)*

- Политическо споразумение  
15845/13 ENV 1028 MI 974 IND 305 CONSOM 186 CODEC 2473  
16137/14 ENV 943 MI 949 IND 362 CONSOM 259 CODEC 2373  
+ COR 1

Съветът постигна политическо споразумение по проект за директива, целяща намаляване на потреблението на леки пластмасови пликосе за покупки, с оглед на ранно споразумение на второ четене с Европейския парламент. Общата позиция ще бъде приета по-късно, след редакция на текста от юрист-лингвистите.

**7. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за ограничаване на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от средни горивни инсталации [първо четене]**

*Междуинституционално досие: 2013/0442 (COD)*

- Общ подход  
18170/13 ENV 1236 ENER 601 IND 389 TRANS 694 ENT 357 SAN 557  
PARLNAT 326 CODEC 3089  
+ ADD 1  
+ ADD 6  
16817/14 ENV 987 ENER 508 IND 380 TRANS 589 ENT 297 SAN 481  
PARLNAT 296 CODEC 2489

Съветът постигна общ подход по проекта за директива. Текстът ще послужи като основа за започване на преговорите с Европейския парламент на по-късен етап с оглед постигане на споразумение на първо четене. EE посочи, че не е в състояние да подкрепи текста, а CZ/BG/FI/NL се въздържаха. EE и NL направиха изявление за протокола от заседанието на Съвета (изложени по-долу).

**Изявление на Естония**

„Естония подкрепя общата цел на предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за ограничаване на емисиите на определени замърсители във въздуха, изпускани от средни горивни инсталации.



Въпреки това Естония не е в състояние да подкрепи предложения компромисен текст, тъй като в сегашния си вид предложението не е икономически ефективно.

Средните горивни инсталации имат минимален принос за замърсяването на въздуха в Естония: на тях се дължат едва 13 % от емисиите на серен диоксид (SO<sub>2</sub>), 6 % от емисиите на азотен оксид (NO<sub>x</sub>) и 10—15 % от емисиите на прахови частици. Освен това въздухът в Естония е с много добро качество и липсват превишения по отношение на стандартите, определени за качеството на въздуха (съгласно Директива 2008/50/ЕО).

Първо, прекалено стриктните норми за допустимите емисии на прахови частици няма да доведат до икономически ефективни инвестиции при съпоставяне с получените екологични ползи. Естония подкрепя и насърчава използването на твърда биомаса и други възобновяеми енергийни източници. Операторите съответно са модернизирани горивните си инсталации. Въвеждането на предвидените в компромисното предложение норми за емисиите на прахови частици ще наложи значителни допълнителни инвестиции, които не са икономически ефективни. Това ще принуди потребителите да се откажат от централно отопление и да предпочетат вместо него местното отопление (т.е. инсталации с мощност под 1 MW), което като цяло ще има отрицателно въздействие върху качеството на въздуха.

Второ, използването на уникалните местни шистови горива (ретортни газове) ще бъде невъзможно поради новите ограничения за емисиите от газови горива, различни от природен газ. Оползотворяването на тези газове, представляващи страничен продукт, е най-оптималният начин за използване на цялата генерирана енергия от производството на шистово масло. За Естония е важно да запази тази възможност.

Естония очаква по-нататъшните преговори, като се надява да се намери подходящо решение на горепосочените въпроси.“

### **Изявление на Нидерландия**

„Нидерландия счита, че подобряването на качеството на въздуха е много важно и че в този контекст европейските мерки за контрол при източника са от изключително значение. В крайна сметка, замърсяването на въздуха е трансграничен проблем.

Настоящото предложение не е достатъчно амбициозно и едва ли ще доведе до намаляване на емисиите от средни горивни инсталации в Европа през следващите 15—20 години, независимо от факта, че съществуват икономически ефективни варианти за намаляване на тези емисии. Като резултат подобряването на качеството на въздуха в Европа няма да достигне пълния си потенциал. Нидерландия смята това за пропусната възможност.“

## 9. Други въпроси

### а) Текущо законодателно предложение

- **Предложение за решение на Европейския парламент и на Съвета относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към Схемата на ЕС за търговия с емисии на парникови газове и за изменение на Директива 2003/87/ЕО**

*Междуинституционално досие: 2014/0011 (COD)*

- Информация от председателството относно актуалното състояние  
16360/14 CLIMA 114 ENV 955 MI 969 IND 367 ENER 495 COFIN 1146  
TRANS 572 COMPET 656 CODEC 2414

Съветът взе под внимание представената от председателството информация по горепосоченото предложение, съдържащо се в док. 16360/14, и коментарите на делегациите.

### з) Текущо законодателно предложение

- **Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на директиви 2008/98/ЕО относно отпадъците, 94/62/ЕО относно опаковките и отпадъците от опаковки, 1999/31/ЕО относно депонирането на отпадъци, 2000/53/ЕО относно излезлите от употреба превозни средства, 2006/66/ЕО относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори и 2012/19/ЕС относно отпадъци от електрическо и електронно оборудване [първо четене]**

*Междуинституционално досие: 2014/0201 (COD)*

- Информация от председателството относно актуалното състояние  
17012/14 ENV 1004 COMPET 681 SAN 491 MI 1011 IND 384 CONSOM 284  
ENT 302 CODEC 2536

Председателството запозна Съвета с актуалното състояние във връзка с посоченото законодателно предложение. Съветът изрази разочарованието си от предложената от Комисията работна програма за 2015 г., в която се предлага законодателното предложение да бъде оттеглено и да бъде представено ново, по-амбициозно предложение.

По-специално министрите изтъкнаха, че макар да не е свършено, текущото предложение вече е послужило за основа на съществена работа, и изразиха желание то да продължи да бъде база за по-нататъшната работа. Някои министри посочиха също, че оттеглянето на предложението ще изпрати негативно послание.

Освен това министрите поискаха от Комисията разяснения във връзка с по-нататъшните стъпки. Те добавиха още, че ако Комисията действително оттегли предложението, преработеният проект следва да е балансиран и реалистичен и да отчита изразените до момента опасения на държавите членки.

Комисията потвърди, че надлежно е взела предвид всички аргументи, изтъкнати от министрите относно значението на кръговата икономика, и увери Съвета, че не възнамерява да се откаже от преследваната цел. Тя посочи, че напротив намерението ѝ е да оттегли предложението, за да представи по-амбициозен проект.