



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 17 март 2015 г.  
(OR. en)

6888/15  
ADD 1

PV/CONS 9  
TRANS 80  
TELECOM 63  
ENER 93

### ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ

---

Относно: **3372-ро** заседание на Съвета на Европейския съюз (**ТРАНСПОРТ, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ЕНЕРГЕТИКА**), проведено в Брюксел на 5 март 2015 г.

---

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

Страница

### ОБСЪЖДАНИЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ

#### ТОЧКИ А (док. 6530/15 PTS A 14)

1. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 [първо четене] (ЗА + И)..... 3
2. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 223/2009 относно европейската статистика [първо четене] (ЗА + И)... 6

\*

\* \*

---

<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).

## **ОБСЪЖДАНИЯ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ**

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

### **1. Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 [първо четене] (ЗА + И)**

– Приемане

а) на позицията на Съвета на първо четене

б) на изложението на мотивите на Съвета

6572/15 CODEC 249 CLIMA 18 ENV 89 MAR 18 MI 114 ONU 24

+ ADD 1 REV 1

17086/14 CLIMA 119 ENV 1010 MAR 191 MI 1013 ONU 167 CODEC 2552

+ COR 1 (hr)

+ ADD 1

одобрено от Корепер (I част) на 4.3.2015 г.

Съветът одобри позицията си на първо четене, като делегацията на Полша се въздържа, а делегациите на Гърция, Кипър и Малта гласуваха против, в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. (правно основание: член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС)

### **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.“

### **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 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 предложението 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 информация, свързана с енергийната ефективност на корабите, ще доведе до негативни последици за конкурентоспособността. 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 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 верификацията 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.
1. 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 от корабните разходи на гориво в комбинация с изминатото разстояние, т.е. с вече наличните данни на борда на корабите.
  2. Освен това Република Гърция и Малта не са убедени относно пропорционалността и добавената стойност на публикуването на чувствителна търговска информация, особено 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 всяка страна и оказват влияние върху тяхната ефективност.
  3. 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 разработването им, така че да се даде възможност за разработване на система за МДП, която да бъде приложима както за промишлеността, така и за органите.
  4. 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 консумацията 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 предложението за регламент.“

## **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 °С. 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 трябва да се извършват в рамките на форума 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 мерки за реагиране 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 форума 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 форума на Международната морска организация, Полша се въздържа при гласуването.“

## 2. **Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 223/2009 относно европейската статистика [първо четене] (ЗА + И)**

– Приемане

- а) на позицията на Съвета на първо четене
- б) на изложението на мотивите на Съвета  
6582/15 CODEC 252 STATIS 15 ECOFIN 137  
+ ADD 1 REV 1  
5161/15 STATIS 3 ECOFIN 22 CODEC 30  
+ COR 1 (el)  
+ COR 2 (fr, fi, pt, sv)  
+ COR 3 (ro)  
+ COR 4 (es, sl)  
+ COR 5 (hr)  
+ COR 6 (pt)  
+ REV 1 (lt)  
+ ADD 1

одобрено от Корепер (II част) на 4.3.2015 г.

Съветът одобри позицията си на първо четене, като делегациите на Нидерландия и Португалия се въздържат, а делегациите на Австрия и Обединеното кралство гласуваха против, в съответствие с член 294, параграф 5 от Договора за функционирането на Европейския съюз. (правно основание: член 338, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС)

### **Изявление на Обединеното кралство, Финландия и Литва**

„Във връзка с предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 223/2009 относно европейската статистика Обединеното кралство, Финландия и Литва смятат, че тъй като член 338, параграф 1 от ДФЕС е правното основание за Регламент 223/2009, той не представлява подходящо правно основание за член 12, параграф 5 от предложениния регламент. Въпросният член дава правомощия на Европейската комисия за започване и провеждане на разследване, докато в секторното законодателство се предвиждат глоби в случаите, когато държавите членки представят погрешни статистически данни. Обединеното кралство, Финландия и Литва подчертават, че член 338 от ДФЕС не предвижда налагането на глоби или други санкции в областта на статистиката в секторното законодателство, следователно член 12, параграф 5 не се счита за правно допустимо основание за бъдещото секторно законодателство.“