



ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



10457/1/13 REV 1

(OR. en)

PRESSE 233
PR CO 29

ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ

3243η σύνοδος του Συμβουλίου

Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια

Λουξεμβούργο, 6, 7 και 10 Ιουνίου 2013

Πρόεδρος

Mr Pat RABBITTE

Υπουργός Επικοινωνιών, Ενέργειας και Φυσικών Πόρων
της Ιρλανδίας

Mr Leo VARADKAR

Υπουργός Μεταφορών, Τουρισμού και Αθλητισμού

Τ Υ Π Ο Σ

Rue de la Loi, 175 B – 1048 ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ Τηλ.: +32 (0)2 281 9442 / 6319 Φαξ: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/press>

10457/1/13 REV 1

1
EL

Κυριότερα αποτελέσματα της συνόδου του Συμβουλίου

Τηλεπικοινωνίες:

Το Συμβούλιο συζήτησε σχετικά με τον ρόλο του τομέα των τηλεπικοινωνιών και του τομέα των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών στο πλαίσιο του **Ψηφιακού Θεματολογίου για την Ευρώπη**. Οι Υπουργοί κατέθεσαν τις απόψεις τους σχετικά με τα κύρια χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτει μια κοινή ευρωπαϊκή αγορά τηλεπικοινωνιών. Το αποτέλεσμα της συζήτησης θα συμβάλει στην προετοιμασία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου το οποίο θα εστιάσει στην καινοτομία και στο ψηφιακό θεματολόγιο.

Οι Υπουργοί σημείωσαν την πρόοδο των εργασιών και συζήτησαν την πρόταση οδηγίας για την εξασφάλιση υψηλού κοινού επιπέδου **ασφάλειας των ηλεκτρονικών δικτύων επικοινωνιών και συστημάτων πληροφοριών** σε όλη την Ένωση. Η πρόταση αποτελεί μέρος της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, όπως περιγράφεται από την Επιτροπή.

Επιπλέον, το Συμβούλιο σημείωσε την πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε μια σειρά άλλων νομοθετικών προτάσεων και συγκεκριμένα:

- στον κανονισμό για την **ασφάλεια των ηλεκτρονικών συναλλαγών** σε όλη την ΕΕ, ο οποίος θέτει κανόνες για την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για ηλεκτρονικές συναλλαγές εντός της εσωτερικής αγοράς και θεσπίζει το νομικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές υπογραφές, τις ηλεκτρονικές σφραγίδες, τις ηλεκτρονικές χρονοσφραγίδες, τα ηλεκτρονικά έγγραφα, τις υπηρεσίες ηλεκτρονικής παράδοσης δεδομένων και την πιστοποίηση ιστοτόπων,
- σε δύο κανονισμούς σχετικούς με τις ψηφιακές υποδομές και υπηρεσίες: πρώτον, τις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των **διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων**, σχετικά με τα οποία η Επιτροπή ενέκρινε πρόσφατα τροποποιημένη πρόταση, δεύτερον, μέτρα για την προώθηση της **εγκατάστασης υψίρρυθρων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών, μειώνοντας τα σχετικά κόστη** μέσω, λόγου χάρη, της κοινής χρήσης υποδομών, βλ. αγωγοί αερίου, υδατοφόροι ή ενεργειακοί αγωγοί,

σε μια οδηγία για την εναρμόνιση των κανόνων των κρατών μελών σχετικά με την **προσβασιμότητα σε ιστοτόπους οργανισμών του δημοσίου τομέα**, την κατάργηση των φραγμών που αντιμετωπίζουν οι φορείς ανάπτυξης ιστοτόπων στην εσωτερική αγορά και τη βελτίωση του επιπέδου προσβασιμότητας σε όλη την ΕΕ.

Ενέργεια:

Το Συμβούλιο σημείωσε την έκθεση προόδου που αφορά το σχέδιο οδηγίας για την **έμμεση αλλαγή της χρήσης γης** και την τροποποίηση των οδηγιών για την ποιότητα των καυσίμων και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και έχει ως στόχο να ελαχιστοποιηθεί ο αντίκτυπος της έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

Το Συμβούλιο ενέκρινε **συμπεράσματα** σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής **«Για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας»**. Τα συμπεράσματα ορίζουν λεπτομερώς τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν προκειμένου να τηρηθούν οι προθεσμίες του 2014 και 2015 που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο σχετικά με τη βελτίωση των δικαιωμάτων και των ρόλων των καταναλωτών και την μελλοντική μετάβαση στην αγορά ενέργειας. Αποτελούν επακολούθηση των συμπερασμάτων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου σχετικά με, μεταξύ άλλων, ενεργειακά θέματα, τα οποία εγκρίθηκαν στις 22 Μαΐου 2013.

Επιπλέον, το Συμβούλιο διεξήγαγε συζήτηση σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής «**Ενεργειακές τεχνολογίες και καινοτομία**». Η συζήτηση θα συμβάλει στον τρέχοντα προβληματισμό σχετικά με τις προτεραιότητες στον τομέα της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας στην ενέργεια έως το 2020 και μετέπειτα, καθώς και ως προς τα υποστηρικτικά μέτρα εφαρμογής αυτών των προτεραιοτήτων.

Μεταφορές:

Το Συμβούλιο κατέληξε σε μια γενική προσέγγιση για την αναδιατύπωση της οδηγίας του 2008 για τη **διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος**, η οποία αποτελεί μέρος του τεχνικού σκέλους της «τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους» που δημοσίευσε η Επιτροπή τον Ιανουάριο. Στόχος της αναδιατύπωσης είναι η άρση των εναπομενόντων διοικητικών και τεχνικών εμποδίων στην ενιαία σιδηροδρομική αγορά.

Η γενική προσέγγιση προβλέπει, ειδικότερα, ένα διπλό σύστημα αδειοδότησεων με καταμερισμό των καθηκόντων μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) και των εθνικών αρχών ασφαλείας. Ο ΕΟΣ θα εκδίδει άδειες για οχήματα που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες, βάσει των αξιολογήσεων που πραγματοποιούνται από τις εθνικές αρχές. Ωστόσο, για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εθνικά δρομολόγια, ο αιτών μπορεί να ζητήσει της έκδοση άδειας είτε από τον ΕΟΣ είτε από την εθνική αρχή ασφαλείας.

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενικές προσεγγίσεις επί μιας σειράς άλλων νομοθετικών προτάσεων. Οι σχετικές προτάσεις είναι οι εξής:

- δύο οδηγίες που αποτελούν μέρος της «δέσμης **τεχνικού ελέγχου**» και υποβλήθηκαν από την Επιτροπή τον Ιούλιο του 2012 με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η μία από αυτές αποτελεί επικαιροποίηση της οδηγίας του 2000 σχετικά με τον **ad-hoc οδικό τεχνικό έλεγχο κατάστασης** στον οποίο υπόκεινται, πέραν των τακτικών τεχνικών ελέγχων, τα **οχήματα επαγγελματικής χρήσεως**. Επίσης, προβλέπει την εισαγωγή συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας για τον εντοπισμό και τον καλύτερο έλεγχο των επικίνδυνων οχημάτων. Η δεύτερη οδηγία αποτελεί αναθεώρηση της οδηγίας του 1999 για τα **έγγραφα κυκλοφορίας**. Τα δύο σχέδια οδηγιών συμπληρώνουν το σχέδιο οδηγίας για την επικαιροποίηση των κοινών κανόνων για περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους των μηχανοκίνητων οχημάτων επί του οποίου το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση τον προηγούμενο Δεκέμβριο,
- αναθεώρηση της οδηγίας του 2003 για την **αναφορά περιστατικών** που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την **ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών**. Το νέο σχέδιο κανονισμού επιχειρεί να βελτιώσει το σύστημα αναφοράς για την αποτροπή μελλοντικών ατυχημάτων,
- αναθεώρηση της οδηγίας του 1998 για τους κανόνες που ισχύουν όσον αφορά τον **εξοπλισμό πλοίων** που τοποθετείται σε πλοία της ΕΕ. Σκοπός της αναθεώρησης είναι αφενός να ευθυγραμμίσει τους κανόνες με άλλα νομοθετήματα της ΕΕ που σχετίζονται με την εμπορία προϊόντων και αφετέρου να απλουστεύσει και να αποσαφηνίσει τον τρόπο με τον οποίο οι μεταβολές των διεθνών απαιτήσεων αποτυπώνονται στο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.

Επιπλέον, το Συμβούλιο σημείωσε τις εξελίξεις σχετικά με τη **Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»** ως του μελλοντικού χρηματοδοτικού μέσου των διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ¹

ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΟΝΤΕΣ	6
ΣΗΜΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΙΕΞΗΧΘΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ	
ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	9
Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη - ο ρόλος του τομέα των τηλεπικοινωνιών και των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών	9
Ασφάλεια των ηλεκτρονικών συστημάτων επικοινωνιών και πληροφόρησης	9
Βελτίωση της εμπιστοσύνης στις ηλεκτρονικές συναλλαγές	11
Ψηφιακές υποδομές και υπηρεσίες	12
Προσβασιμότητα σε ιστοτόπους οργανισμών του δημόσιου τομέα.....	13
Διάφορα	15
ΕΝΕΡΓΕΙΑ.....	16
Εμμεση αλλαγή της χρήσης γης	16
Για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας.....	17
Τεχνολογίες και καινοτομία στον τομέα της ενέργειας.....	17
Διεθνείς σχέσεις	18
Διάφορα	19
ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	19
Πολιτική δήλωση του Πενταμερούς Φόρουμ για την Ενέργεια	19
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	20
Νέοι κανόνες διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους.....	20
Τεχνικός έλεγχος οχημάτων.....	22

¹

- Όταν δηλώσεις, συμπεράσματα ή ψηφίσματα έχουν εγκριθεί τυπικά από το Συμβούλιο, αυτό επισημαίνεται στον τίτλο του σχετικού σημείου και το κείμενο τίθεται εντός εισαγωγικών.
- Τα έγγραφα των οποίων τα στοιχεία δίδονται μέσα στο κείμενο είναι διαθέσιμα στις ιστοσελίδες του Συμβουλίου: <http://www.consilium.europa.eu>.
- Οι πράξεις οι οποίες θεσπίζονται με δημοσιοποιημένες δηλώσεις στα πρακτικά του Συμβουλίου σημειώνονται με αστερίσκο. Οι δηλώσεις αυτές είναι διαθέσιμες στις προαναφερόμενες ιστοσελίδες του Συμβουλίου ή μπορούν να ληφθούν από την Υπηρεσία Τύπου.

– Τεχνικοί οδικοί έλεγχοι επαγγελματικών οχημάτων	22
– Έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων	23
Αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία	23
Οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων	25
Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»	26
ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	27
Υπογραφή συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με το Ισραήλ	27
Διάφορα	27

ΑΛΛΑ ΕΓΚΡΙΘΕΝΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

– Απαιτήσεις οικολογικού σχεδιασμού για την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας σε λειτουργία αναμονής ή εκτός λειτουργίας και για τις τηλεοράσεις	30
– Ασφάλεια υπεράκτιων δραστηριοτήτων σχετικών με το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο*	30
– Σχέσεις με την Αλγερία / Μνημόνιο Συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας	30

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

– Πρωτόκολλο Μεταφορών στη Σύμβαση των Άλπεων	31
---	----

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ

– Ενημέρωση του τελωνειακού κώδικα της Ένωσης	31
---	----

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

– Ασφάλεια των ειδών πυροτεχνίας	31
--	----

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

– Γενικευμένες δασμολογικές προτιμήσεις - Μιανμάρ	32
---	----

ΓΕΩΡΓΙΑ

– Μη εμπορικές μετακινήσεις κατοικίδιων	32
---	----

ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

– Σύμβαση για την καταπολέμηση της χειραγώγησης των αθλητικών αποτελεσμάτων	33
---	----

ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΟΝΤΕΣ

Οι Κυβερνήσεις των κρατών μελών και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκπροσωπήθηκαν ως εξής:

Βέλγιο:

κ. Olivier BELLE

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος

Βουλγαρία:

κα Petia VASSILEVA
κ. Danail PAPAZOY

Αναπληρώτρια Μόνιμη Αντιπρόσωπος
Υπουργός Μεταφορών, Τεχνολογίας των Πληροφοριών
και Τηλεπικοινωνιών

Τσεχική Δημοκρατία:

κ. Pavel KOLAR
κ. Pavel ŠOLC
κ. Bedřich DANDA
κ. Zbyněk STANJURA

Υφυπουργός Εσωτερικών
Υφυπουργός Βιομηχανίας και Εμπορίου
Υφυπουργός Βιομηχανίας και Εμπορίου
Υπουργός Μεταφορών

Δανία:

κ. Jonas BERING LIISBERG
κ. Henrik DAM KRISTENSEN

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υπουργός Μεταφορών

Γερμανία:

κ. Stefan KAPFERER

Υφυπουργός, Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας και
Τεχνολογίας
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Ομοσπονδιακός Υπουργός Μεταφορών, Δημοσίων Έργων
και Χωροταξίας

κ. Guido PERUZZO
κ. Peter RAMSAUER

Εσθονία:

κ. Juhan PARTS
κ. Clyde KULL

Υπουργός Οικονομίας και Επικοινωνιών
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος

Ιρλανδία:

κ. Pat RABBITTE
κ. Leo VARADKAR

Υπουργός Επικοινωνιών, Ενέργειας και Φυσικών Πόρων
Υπουργός Μεταφορών, Τουρισμού και Αθλητισμού

Ελλάδα:

κ. Ασημάκης ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

κ. Σταύρος ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής
Αλλαγής
Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης,
Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και
Δικτύων

Ισπανία:

κ. José Pascual MARCO
κα Ana María PASTOR JULIÁN

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υπουργός Δημοσίων Έργων

Γαλλία:

κ. Alexis DUTERTRE
κ. Frédéric CUVILLIER

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υπουργός παρά τη Υπουργό Οικολογίας, Αειφόρου
Ανάπτυξης και Ενέργειας, αρμόδιος για τις Μεταφορές, τη
Θάλασσα και την Αλιεία

Ιταλία:

κ. Antonio CATRICALÀ
κ. Claudio DE VINCENTI
κ. Maurizio LUPI

Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικής Ανάπτυξης
Υφυπουργός
Υπουργός Δημοσίων Έργων και Μεταφορών

Κύπρος:

κ. Γιώργος ΛΑΚΚΟΤΡΥΠΗΣ

κα Μαρία ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΟΣΙΟΥ
κ. Αλέκος ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ

Λετονία:

κ. Daniels PAVLUTS
κ. Aleksandrs ANTONOVŠ
κ. Viktors VALAINIS

Λιθουανία:

κ. Rimantas SINKEVIČIUS
κ. Jaroslav NEVEROVIČ

Λουξεμβούργο:

κ. Etienne SCHNEIDER
κα Michèle EISENBARTH
κ. Claude WISELER

Ουγγαρία:

κ. Olivér VÁRHELYI

Μάλτα:

κ. Konrad MIZZI
κ. Edward ZAMMIT LEWIS

κ. Patrick R. MIFSUD

Κάτω Χώρες:

κ. Wepke KINGMA
κα Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Αυστρία:

κ. Reinhold MITTERLEHNER

κ. Harald GÜNTHER
κα Doris BURES

Πολωνία:

κ. Michał BONI
κα Hanna TROJANOWSKA
κ. Slawomir NOWAK

κ. Maciej JANKOWSKI

Πορτογαλία:

κ. Artur TRINDADE
κ. Pedro COSTA PEREIRA
κ. Sérgio MONTEIRO

Ρουμανία:

κ. Dan NICA
κ. Constantin NIȚĂ
κ. Septimiu BUZAȘU

Σλοβενία:

κ. Samo OMERZEL
κ. Uroš VAJGL

Υπουργός Ενέργειας, Εμπορίου, Βιομηχανίας και
Τουρισμού
Ασκούσα χρέη Αναπληρώτριας Μόνιμης Αντιπροσώπου
Γενικός Διευθυντής Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων

Υπουργός Οικονομίας
Υφυπουργός
Κοινοβουλευτικός Υπουργός Μεταφορών

Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών
Υπουργός Ενέργειας

Υπουργός Οικονομίας και Εξωτερικού Εμπορίου
Αναπληρώτρια Μόνιμη Αντιπρόσωπος
Υπουργός Αειφόρου Ανάπτυξης και Δημοσίων Έργων

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος

Υπουργός Ενέργειας και Διατήρησης των Υδάτων
Κοινοβουλευτικός Υφυπουργός Ανταγωνιστικότητας και
Οικονομικής Μεγέθυνσης
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος

Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υπουργός Δημοσίων Έργων και Περιβάλλοντος

Ομοσπονδιακός Υπουργός Εθνικής Οικονομίας,
Οικογενείας και Νεολαίας
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Ομοσπονδιακή Υπουργός Μεταφορών, Καινοτομίας και
Τεχνολογίας

Υπουργός Διοίκησης και Ψηφιοποίησης της Πολωνίας
Υφυπουργός, Υπουργείο Οικονομικών
Υπουργός Μεταφορών, Κατασκευών και Θαλάσσιας
Οικονομίας
Υφυπουργός, Υπουργείο Μεταφορών, Κατασκευών και
Θαλάσσιας Οικονομίας

Υφυπουργός Ενέργειας
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υφυπουργός Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και
Επικοινωνιών

Υπουργός Κοινωνίας της Πληροφορίας
Εντεταλμένος Υπουργός Ενέργειας
Υφυπουργός Μεταφορών

Υπουργός Δημοσίων Έργων και Χωροταξίας
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος

Σλοβακία:

κ. František PALKO
κ. Dušan PETRÍK
κ. Ján POČIATEK

Υφυπουργός
Υφυπουργός, Υπουργείο Οικονομίας
Υπουργός Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Φινλανδία:

κα Pia VIITANEN
κα Marja RISLAKKI
κα Merja KYLLÖNEN

Υπουργός Στέγασης και Επικοινωνιών
Υφυπουργός, Υπουργείο Απασχόλησης και Οικονομίας
Υπουργός Μεταφορών

Σουηδία:

κα Anna-Karin HATT
κ. Jan Roland OLSSON
κα Ingela BENDROT

Υπουργός Τεχνολογιών της Πληροφορίας και Ενέργειας
Αναπληρωτής Μόνιμος Αντιπρόσωπος
Υφυπουργός Μεταφορών και Δημοσίων Έργων

Ηνωμένο Βασίλειο:

κ. Ed VAIZEY
κα Shan MORGAN
κ. Stephen HAMMOND
κ. Keith BROWN

Υπουργός Πολιτισμού και Επικοινωνίας
Αναπληρώτρια Μόνιμη Αντιπρόσωπος
Υφυπουργός Ανάπτυξης και Μεταφορών
Υπουργός Μεταφορών της Σκωτίας

Επιτροπή:

κα Neelie KROES
κ. Günther OETTINGER
κ. Siim KALLAS

Αντιπρόεδρος
Μέλος
Αντιπρόεδρος

Οι κυβερνήσεις των προσχωρούντων κρατών εκπροσωπήθηκαν ως εξής:

Κροατία:

κα Irena ANDRASSY
κ. Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Αναπληρώτρια Μόνιμη Αντιπρόσωπος
Υπουργός Ναυτιλιακών Υποθέσεων, Μεταφορών και
Υποδομών

ΣΗΜΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΙΕΞΗΧΘΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ**ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ****Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη - ο ρόλος του τομέα των τηλεπικοινωνιών και των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών**

Το Συμβούλιο διεξήγαγε συζήτηση σχετικά με την πορεία των εργασιών και τα εναπομείναντα εμπόδια για τη θέσπιση και ολοκλήρωση ενιαίας ψηφιακής στην ΕΕ έως το 2015. Το αποτέλεσμα της συζήτησης θα συμβάλει στην προετοιμασία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου το οποίο θα εστιάσει στην καινοτομία και στο ψηφιακό θεματολόγιο. Η ιρλανδική Προεδρία θα υποβάλει στον Πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου συνοπτικό σημείωμα σχετικά με τα αποτελέσματα των συζητήσεων.

Οι Υπουργοί σημείωσαν την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει δέσμη νέων προτάσεων για την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς τηλεπικοινωνιών.

Στη διάρκεια της συζήτησης, η οποία βασίστηκε στο έγγραφο της Προεδρίας ([9756/13](#)), οι Υπουργοί στήριξαν σε γενικές γραμμές την αρχή μιας ενιαίας αγοράς τηλεπικοινωνιών στην ΕΕ. Ευρεία συμφωνία σημειώθηκε σε μια σειρά σχετικών ζητημάτων. Κάθε πολίτης πρέπει να έχει πρόσβαση σε ευρυζωνικές υπηρεσίες όπου και αν βρίσκεται ενώ σημαντική είναι και η βελτίωση των ψηφιακών δεξιοτήτων και μόρφωσης των πολιτών. Επιπλέον, απαιτούνται μέτρα για την ενθάρρυνση περισσότερων επενδύσεων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Επιπλέον, απαιτείται η θέσπιση ισχυρού, συνεκτικού και προβλέψιμου κανονιστικού περιβάλλοντος, όπου θα περιλαμβάνεται η βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των κανονιστικών φορέων, και η διασφάλιση των συμφερόντων των καταναλωτών.

Παρόλα αυτά, ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με την ανάγκη περαιτέρω νομοθέτησης στον συγκεκριμένο τομέα ενώ προβληματισμοί εκφράστηκαν και ως προς το ενδεχόμενο συγκέντρωσης της αγοράς στα χέρια λίγων επιχειρήσεων. Επιπλέον, επισημάνθηκε η ανάγκη συνεκτίμησης των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν σε κάθε κράτος μέλος.

Ασφάλεια των ηλεκτρονικών συστημάτων επικοινωνιών και πληροφόρησης

Το Συμβούλιο συζήτησε την πρόταση οδηγίας σχετικά με μέτρα για την εξασφάλιση κοινού υψηλού επιπέδου ασφάλειας δικτύων και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση ([6342/13](#)). Η συζήτηση βασίστηκε στην έκθεση προόδου της Προεδρίας σχετικά με το έργο που έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου ([10076/13](#)).

Καθώς η οικονομική και κοινωνική σημασία των ηλεκτρονικών συστημάτων επικοινωνιών και πληροφόρησης αυξάνεται, αντιστοίχως αυξάνεται και ο κίνδυνος τυχαίων συμβάντων ασφάλειας ή σκόπιμων επιθέσεων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υφιστάμενες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, όσον αφορά την προσέγγιση και το επίπεδο ετοιμότητάς τους, αποδυναμώνει την ασφάλεια των διασυνδεδεμένων δικτύων καθώς μια σημαντική διαταραχή σε ένα κράτος μέλος μπορεί να επηρεάσει και άλλα κράτη μέλη.

Για την αντιμετώπιση της εν λόγω κατάστασης, η προτεινόμενη οδηγία προβλέπει τα εξής:

- όλα τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν ένα ελάχιστο επίπεδο ικανοτήτων για την πρόληψη, τον εντοπισμό, την αντιμετώπιση κινδύνων και συμβάντων που σημειώνονται σε συστήματα πληροφοριακά συστήματα. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται τη σύσταση μιας εθνικής αρμόδιας αρχής, μιας ομάδας αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών στην πληροφορική καθώς και τη θέσπιση εθνικών στρατηγικών και σχεδίων συνεργασίας,
- τη σύσταση ενός δικτύου συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών για την εξασφάλιση, όπου κρίνεται απαραίτητο, συντονισμένης απόκρισης σε συμβάντα και ομοιόμορφης εφαρμογής της οδηγίας σε όλη την ΕΕ,
- οι εθνικές διοικήσεις και οι φορείς της αγοράς (λ.χ. πάροχοι δικτύου και υπηρεσιών διαδικτύου, φορείς υποδομών ζωτικής σημασίας σε κλάδους όπως η ενέργεια, οι μεταφορές, ο χρηματοπιστωτικός τομέας, η υγειονομική περίθαλψη) πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν ορθές εκτιμήσεις σχετικά με τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν στα πληροφοριακά τους συστήματα, να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης των συμβάντων και να αναφέρουν τυχόν σοβαρά συμβάντα στις αρμόδιες αρχές.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης, οι Υπουργοί αναγνώρισαν τη σοβαρότητα του ζητήματος των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο και, κατά συνέπεια, της μεγάλης προτεραιότητας που πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της ασφάλειας του εν λόγω τομέα. Ωστόσο, πολλά κράτη μέλη τάχθηκαν υπέρ μιας πιο ευέλικτης προσέγγισης, προτείνοντας τον περιορισμό των ενιαίων δεσμευτικών κανόνων στις υποδομές ζωτικής σημασίας και στις βασικές απαιτήσεις, με δυνατότητα λήψης προαιρετικών, εθελοντικών μέτρων. Άλλες αντιπροσωπίες, αντιθέτως, υποστήριξαν ότι μόνον η θέσπιση νομικών δεσμευτικών μέτρων θα μπορούσε να εξασφαλίσει την ασφάλεια των δικτύων σε όλη την ΕΕ.

Επιπλέον, πολλές αντιπροσωπίες τόνισαν τη σημασία του συντονισμού σε διεθνές επίπεδο κατά την εισαγωγή προτύπων ασφαλείας για την επίτευξη, μεταξύ άλλων, συγκρίσιμων συνθηκών για τις επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες διεθνώς. Εντούτοις, η ανάγκη θέσπισης υψηλών προτύπων ασφαλείας εντός της ΕΕ, ακόμα και αν είναι αυστηρότερα από αυτά που ισχύουν αλλού, αναγνωρίστηκε ευρέως.

Άλλα ζητήματα που τίγονται στην έκθεση προόδου και τα οποία κρίθηκε ότι χρήζουν περαιτέρω συζήτησης, περιλαμβάνουν τον καθορισμό των φορέων της αγοράς που πρέπει να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, τις ειδικές υποχρεώσεις στις οποίες πρέπει να υπαχθούν οι ενδιαφερόμενοι, τις υποχρεώσεις κοινοποίησης και τη δομή διακυβέρνησης που απαιτείται για την εφαρμογή της οδηγίας.

Προκειμένου να θεσπισθεί, η οδηγία πρέπει να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Το παρόν σχέδιο οδηγίας αποτελεί τη βασική δράση στο πλαίσιο της **ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο** η οποία περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την προώθηση ενός «ανοικτού, ασφαλούς και προστατευόμενου κυβερνοχώρου» ([6225/13](#)). Η στρατηγική ορίζει ως μία από τις προτεραιότητες της δράσης την επίτευξη ανθεκτικότητας όσον αφορά την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο. Οι άλλες προτεραιότητες που ορίζονται στην στρατηγική είναι η μείωση του ηλεκτρονικού εγκλήματος, η ανάπτυξη ικανοτήτων κυβερνοάμυνας στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας, η ανάπτυξη των βιομηχανικών και τεχνολογικών πόρων για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και η θέσπιση συνεκτικής διεθνούς πολιτικής κυβερνοχώρου για την ΕΕ.

Βελτίωση της εμπιστοσύνης στις ηλεκτρονικές συναλλαγές

Το Συμβούλιο σημείωσε την πρόοδο που έχει σημειωθεί στο σχέδιο κανονισμού για τη βελτίωση της εμπιστοσύνης στις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά μέσω της θέσπισης νομικού πλαισίου για την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και άλλες υπηρεσίες εμπιστοσύνης για ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά (έκθεση προόδου: [10100/13](#)). Στόχος είναι να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και απρόσκοπτη διεξαγωγή των ηλεκτρονικών συναλλαγών μεταξύ των επιχειρήσεων, των πολιτών και των δημόσιων αρχών, συμβάλλοντας στην επίτευξη μιας πλήρως ολοκληρωμένης ψηφιακής ενιαίας αγοράς στην ΕΕ.

Προς τούτο, το σχέδιο κανονισμού προβλέπει την αμοιβαία αναγνώριση και αποδοχή των μέσων ηλεκτρονικής ταυτοποίησης στο σύνολο της ΕΕ. Επιπλέον, ενισχύει τους ισχύοντες κανόνες για τις ηλεκτρονικές υπογραφές και εισάγει κανόνες σχετικά με τη νομική ισχύ και το παραδεκτό σε νομικές διαδικασίες άλλων υπηρεσιών εμπιστοσύνης όπως οι ηλεκτρονικές σφραγίδες, οι ηλεκτρονικές χρονοσφραγίδες, τα ηλεκτρονικά έγγραφα, οι υπηρεσίες ηλεκτρονικής παράδοσης και η πιστοποίηση ιστοτόπων.

Ως προς το τεχνικώς πολύπλοκο αυτό σχέδιο νομοθετικής πράξης, η ιρλανδική Προεδρία εστίασε το έργο της στην ηλεκτρονική ταυτοποίηση και, σε μικρότερο βαθμό, στις υπηρεσίες εμπιστοσύνης. Ένα βασικό ζήτημα είναι αυτό του επιπέδου ασφαλείας της ηλεκτρονικής ταυτοποίησης το οποίο απαιτείται για την αναγνώριση άλλου μέσου ηλεκτρονικής ταυτοποίησης που εκδίδεται σε άλλο κράτος μέλος. Ορισμένες αντιπροσωπίες προτάσσουν την αρχή των αντίστοιχων επιπέδων ως βάσης της αναγνώρισης ενώ άλλες προτιμούν τον καθορισμό των απαιτούμενων επιπέδων ασφαλείας εντός του κανονισμού. Ωστόσο, μια σειρά γενικών αρχών σχετικών την ηλεκτρονική ταυτοποίηση συγκεντρώνει την ευρεία στήριξη των αντιπροσωπιών: αρχικός περιορισμός σε υπηρεσίες που παρέχονται από τον δημόσιο τομέα, εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών υποδομών ταυτοποίησης, τεχνολογική ουδετερότητα και ανάγκη αντιμετώπισης των παραβιάσεων ασφαλείας.

Περαιτέρω συζήτησης χρήζει ένας σημαντικός αριθμός άλλων ζητημάτων όπως:

- η ευθύνη ως προς την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης,
- η μεταχείριση των παρόχων υπηρεσιών εμπιστοσύνης από τρίτες χώρες,
- η εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών εμπιστοσύνης,
- οι επιπτώσεις ορισμένων διατάξεων σχετικών με τις ηλεκτρονικές υπογραφές και τις ηλεκτρονικές σφραγίδες στο εθνικό και διαδικαστικό δίκαιο,

- η έννοια του «ηλεκτρονικού εγγράφου» και η σκοπιμότητα της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της παρούσας πρότασης στα ηλεκτρονικά έγγραφα,
- η διευκρίνιση των ορισμών,
- η χρήση «κατ' εξουσιοδότηση πράξεων» που επιτρέπουν στην Επιτροπή να θεσπίζει σχετικές νομικές πράξεις που αφορούν μη ουσιώδεις τεχνικές πτυχές του κανονισμού,
- η προθεσμία για την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της τον Ιούνιο του 2012 ([10977/12](#)). Η πρώτη έκθεση προόδου σχετικά με τις συζητήσεις στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου υποβλήθηκε στους Υπουργούς τηλεπικοινωνιών τον Δεκέμβριο του 2012 ([17269/12](#)). Οι αρμόδιες επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναμένονται να καθορίσουν τη θέση τους επί της πρότασης τον Ιούλιο και τον Σεπτέμβριο του 2013. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει επανειλημμένως κάνει έκκληση για ταχεία έγκριση της πρότασης.

Ψηφιακές υποδομές και υπηρεσίες

Το Συμβούλιο σημείωσε την πρόοδο των εργασιών σχετικά με τους δύο κανονισμούς που αφορούν τις ψηφιακές υποδομές και υπηρεσίες (έκθεση προόδου: [10076/13](#)). Ο πρώτος αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των **διευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών δικτύων** και, ο δεύτερος, τα μέτρα για την **προώθηση της εγκατάστασης υψίρρυθρων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών μειώνοντας τα σχετικά κόστη**.

Οι κατευθυντήριες γραμμές για τα **διευρωπαϊκά δίκτυα τηλεπικοινωνιών** ορίζουν τους στόχους και τις προϋποθέσεις που διέπουν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που έχουν ως στόχο την προώθηση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και υποδομών σε όλη την ΕΕ. Η Επιτροπή υπέβαλε την αρχική της πρόταση τον Οκτώβριο του 2011 ([16006/11](#)) επί της οποίας στη συνέχεια διεξήχθη συζήτηση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (βλ. προηγούμενες εκθέσεις προόδου: [10451/12](#) και [17257/12](#)). Ωστόσο, τον περασμένο Φεβρουάριο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφώνησε να προβεί σε μειώσεις του προϋπολογισμού, περιορίζοντας τους πόρους που προορίζονταν για τον τομέα των τηλεπικοινωνιών μέσω της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» από 9,2 δισεκατομμύρια σε 1 δισεκατομμύριο ευρώ (βλ. συμπεράσματα Ευρωπαϊκού Συμβουλίου [37/13](#), σ. 9). Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα, η Επιτροπή ενέκρινε τροποποιημένη πρόταση στις 28 Μαΐου. Οι τροποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές πρέπει τώρα να συζητηθούν στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με τη νέα πρόταση ([10201/13](#)), οι διαθέσιμοι πόροι θα κατευθυνθούν κυρίως προς τη μία εκ των δύο κύριων στόχων της αρχικής πρότασης και συγκεκριμένα στην παροχή στήριξης στις διευρωπαϊκές ψηφιακές υπηρεσίες και κυρίως στις διαλειτουργικές πλατφόρμες εξυπηρέτησης. Συγχρόνως, τα κριτήρια χρηματοδότησης θα καταστούν αυστηρότερα και θα μειωθούν οι υπηρεσίες που είναι επιλέξιμες για χρηματοδοτική στήριξη. Ωστόσο, προβλέπεται μια περιορισμένη στήριξη για την ανάπτυξη υψίρρυθμων ευρυζωνικών δικτύων, η οποία αποτελούσε το δεύτερο βασικό στόχο της αρχικής πρότασης. Η στήριξη αυτή θα δοθεί μέσω της χρήσης δημοσιονομικών εργαλείων τα οποία έχουν σχεδιαστεί για τη μόχλευση επενδύσεων από ιδιωτικές και δημόσιες πηγές.

Όσον αφορά την πρόταση κανονισμού που αποσκοπεί στην **ενίσχυση της ανάπτυξης υψίρρυθμων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών μειώνοντας το σχετικό κόστος**, την οποία υπέβαλε η Επιτροπή το Μάρτιο του τρέχοντος έτους ([7999/13](#)), οι συζητήσεις στην ομάδα του Συμβουλίου βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο.

Προκειμένου να μειωθεί το κόστος, η Επιτροπή προτείνει να προβλεφθεί υποχρέωση τα δίκτυα κοινής ωφελείας (στους τομείς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, αερίου, ηλεκτρισμού, υδάτων ή μεταφορών) να δώσουν πρόσβαση στις ήδη υπάρχουσες ή σχεδιαζόμενες υποδομές (όπως για το αέριο, τους υδατοφόρους ή ενεργειακούς αγωγούς και τα κτίρια ή τους ιστούς) προκειμένου να αναπτυχθούν ευρυζωνικές συνδέσεις. Δεδομένου ότι οι εργασίες πολιτικού μηχανικού αντιστοιχούν σε μεγάλο μέρος του κόστους της ανάπτυξης δικτύου, η Επιτροπή κρίνει ότι μπορούν να υπάρξουν σημαντικές οικονομίες από την κοινή χρήση των υποδομών. Κάθε κράτος μέλος θα συστήσει ένα όργανο επίλυσης διαφορών προκειμένου να διευθετεί διαφορές σχετικά με τα δικαιώματα πρόσβασης.

Επιπροσθέτως, νέα κτίρια ή κτίρια στα οποία γίνονται σημαντικές εργασίες ανακαίνισης θα πρέπει να εξοπλισθούν με υποδομές ικανές να συνδεθούν με υψίρρυθμες ευρυζωνικές υπηρεσίες, με πιθανές εξαιρέσεις όταν αυτό συνεπάγεται δυσανάλογες δαπάνες.

Σε άλλα μέτρα για τη μείωση των δαπανών προτάθηκε να συντονισθούν οι εργασίες πολιτικού μηχανικού, να απλοποιηθούν οι διαδικασίες χορήγησης και διευκόλυνσης της πρόσβασης σε πληροφορίες για τις υποδομές δικτύων μέσω ενός ενιαίου σημείου πληροφόρησης.

Από τις πρώτες συζητήσεις προέκυψε ότι τα κράτη μέλη ανησυχούν για την επιλογή κανονισμού αντί οδηγίας, τις πιθανές δαπάνες και τον αυξημένο διοικητικό φόρτο. Πολλές αντιπροσωπείες θεωρούν ότι πρέπει να εξετασθούν περαιτέρω ο αντίκτυπος της πρότασης, ιδίως οι δαπάνες και τα οφέλη, οι συνέπειες για τους ιδιοκτήτες κτιρίων και γης, καθώς και η εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων σε κράτη με ομοσπονδιακή δομή. Υπάρχουν εξάλλου αμφιβολίες σχετικά με το εάν τα προτεινόμενα μέτρα είναι ανάλογα των στόχων και εάν αυτό το είδος μέτρων θα πρέπει να θεσπισθεί σε ενωσιακό επίπεδο.

Τόσο οι κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά τηλεπικοινωνιακά δίκτυα όσο και ο κανονισμός για τη μείωση των δαπανών για υψίρρυθμες συνδέσεις με το διαδίκτυο οφείλουν να εγκριθούν και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προκειμένου να εκδοθούν.

Προσβασιμότητα σε ιστοτόπους οργανισμών του δημόσιου τομέα

Το Συμβούλιο σημείωσε την πρόοδο που σημειώθηκε σχετικά με πρόταση για την εναρμόνιση των κανόνων των κρατών μελών σχετικά με την προσβασιμότητα σε ιστοτόπους οργανισμών του δημοσίου τομέα, προκειμένου να καταργηθούν οι φραγμοί που αντιμετωπίζουν οι φορείς ανάπτυξης ιστοτόπων και οι σχετικές επιχειρήσεις της εσωτερικής αγοράς ως αποτέλεσμα των διαφορετικών εθνικών προσεγγίσεων και να βελτιωθεί το επίπεδο προσβασιμότητας σε όλη την ΕΕ (έκθεση προόδου: [10089/13](#)).

Η προτεινόμενη οδηγία θεσπίζει γενική υποχρέωση για τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν προσβασιμότητα, με δύο στόχους: να μπορούν οι χρήστες να έχουν επαρκή αντίληψη και διάδραση με τους ιστοτόπους και να είναι δυνατή η διαλειτουργικότητα με πράκτορες χρήστη και υποστηρικτικές τεχνολογίες. Οι απαιτήσεις προσβασιμότητας θα καθορισθούν από την Επιτροπή σε ξεχωριστό νομοθέτημα. Επιπρόσθετα, τα κράτη μέλη θα οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα για την προώθηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής αυτών των απαιτήσεων. Τα είδη ιστοτόπων που καλύπτονται από την οδηγία περιλαμβάνονται σε κατάλογο, και κάθε κράτος μέλος είναι ελεύθερο να ορίζει περισσότερα. Αυτό το εναρμονισμένο πλαίσιο αποσκοπεί στο να προλείψει την εκπόνηση μιας ευρωπαϊκής προδιαγραφής για την προσβασιμότητα στο δίκτυο, η οποία βρίσκεται στο στάδιο της ανάπτυξης.

Παρότι τα κράτη μέλη γενικά υποστηρίζουν το στόχο της αυξημένης προσβασιμότητας σε ιστοτόπους του δημόσιου τομέα, διατηρούν ορισμένες ανησυχίες ή αμφιβολίες σχετικά με την πρόταση, ιδίως σχετικά με:

- το χρονοδιάγραμμά της, δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές της δεν έχουν ακόμη θεσπισθεί,
- την προστιθέμενη αξία της, δεδομένου ότι οι διεθνείς προδιαγραφές ήδη υπάρχουν και εφαρμόζονται ευρέως στον τομέα και, επιπλέον, τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν ήδη εκπονήσει εθνικές πολιτικές προσβασιμότητας,
- τον κατάλογο των αφορώμενων ιστοτόπων,
- την εξουσία που πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή για να καθορίσει τις απαιτήσεις προσβασιμότητας,
- τις υποχρεώσεις εποπτείας και υποβολής εκθέσεων, οι οποίες κρίνονται υπερβολικά επαχθείς,
- την εφαρμογή χρονικών προθεσμιών και
- τις δαπάνες εφαρμογής.

Η ιστο-προσβασιμότητα αναφέρεται στις αρχές και τεχνικές που πρέπει να τηρούνται κατά την κατασκευή ιστοτόπων, έτσι ώστε το περιεχόμενό τους να καθίσταται προσβάσιμο σε όλους τους χρήστες, ιδίως σε άτομα με αναπηρία. Το περιεχόμενο των ιστοσελίδων περιλαμβάνει κειμενικές και μη κειμενικές πληροφορίες, καθώς και τις λειτουργικότητες διάδρασης με τον ιστότοπο. Η διασφάλιση της προσβασιμότητας έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ιστοτόπους των φορέων του δημόσιου τομέα, καθώς τους επιτρέπει να επεκτείνουν την εμβέλειά τους και να ανταποκρίνονται στις ευθύνες τους απέναντι στο κοινό. Υπάρχει εξάλλου μία ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά για εργαλεία και υπηρεσίες σχετικά με την προσβασιμότητα στο διαδίκτυο. Παρότι τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει κατευθυντήριες γραμμές στο θέμα αυτό, η τρέχουσα προσβασιμότητα εξακολουθεί να είναι χαμηλή, σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες.

Η πρόταση υποβλήθηκε από την Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2012 ([17344/12](#)). Προκειμένου να θεσπισθεί, πρέπει να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Διάφορα

Η ακολουθούσα **λιθουανική προεδρία** υπέβαλε **το πρόγραμμα εργασιών της** για το δεύτερο εξάμηνο του 2013 στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και την κοινωνία της πληροφορίας. Προτίθεται να συνεχίσει τις εργασίες σχετικά με τις πέντε νομοθετικές προτάσεις που περιλαμβάνονταν στην ημερήσια διάταξη αυτής της συνόδου του Συμβουλίου και θα προσπαθήσει ειδικότερα να καταλήξει σε ταχεία συμφωνία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις τροποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές για ένα διευρωπαϊκό δίκτυο τηλεπικοινωνιών. Οι προτάσεις σχετικά με την ενιαία αγορά τηλεπικοινωνιών που αναμένεται να υποβάλει θα εξετασθούν επίσης. Επιπρόσθετα, η σύνοδος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου θα επικεντρωθεί σε ψηφιακά θέματα, πέραν της καινοτομίας.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Έμμεση αλλαγή της χρήσης γης

Το Συμβούλιο σημείωσε, σε δημόσια διάσκεψη, έκθεση προόδου της προεδρίας σχετικά με το σχέδιο οδηγίας για την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης (ILUC) που τροποποιεί τις οδηγίες για την ποιότητα των καυσίμων (98/70/EK) και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (2009/28/EK). Η προτεινόμενη οδηγία έχει ως στόχο να ελαχιστοποιηθεί ο αντίκτυπος της έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να προαχθεί η μετάβαση σε βιοκαύσιμα τα οποία μειώνουν σημαντικά τα αέρια θερμοκηπίου.

Στην έκθεση προόδου ([8920/13](#)) εκτίθενται τα κύρια θέματα που συζητήθηκαν κατά την ιρλανδική προεδρία και επιχειρείται να δοθούν πιθανοί τρόποι ώστε να διευκολυνθεί η εκπόνηση θέσης του Συμβουλίου. Τα κράτη μέλη υποστηρίζουν γενικά το στόχο της καταπολέμησης της σε διεθνές επίπεδο έμμεσης αλλαγής χρήσης γης που προκύπτει από την παραγωγή βιοκαυσίμων που είναι ανταγωνιστικά με τα ανθρώπινα τρόφιμα και τις ζωοτροφές. Ωστόσο, πολλές αντιπροσωπείες ανησυχούν για την αλλαγή της πολιτικής η οποία μπορεί να προκαλέσει αβεβαιότητα μεταξύ των επενδυτών, να θέσει σε κίνδυνο τις υφιστάμενες επενδύσεις και να καταστήσει την επίτευξη των σημερινών στόχων της ΕΕ πιο δαπανηρή και πολύπλοκη. Η έκθεση καλύπτει τα κύρια θέματα που συζητήθηκαν στην ομάδα εργασίας, ειδικότερα δε: το ελάχιστο όριο των 5% για τα συμβατικά βιοκαύσιμα, τους παράγοντες ILUC, την επεξεργασία νέων εγκαταστάσεων, την προσαύξηση για υποβαθμισμένα εδάφη, την πρόληψη της απάτης, τη ρήτρα αναθεώρησης και τις κατ'έξουσιοδότηση πράξεις. Η ίδια έκθεση θα υποβληθεί στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος στις 18 Ιουνίου.

Οι συζητήσεις για τη χάραξη πολιτικής σχετικά με την πρόταση αυτή διεξήχθησαν στο Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Ενέργεια) στις 22 Φεβρουαρίου και στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος στις 21 Μαρτίου 2013. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων αποφάσισε, τον περασμένο Δεκέμβριο, να συστήσει ad hoc ομάδα εργασίας για την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης, ώστε να διασφαλισθεί ότι οι τροποποιήσεις των δύο οδηγιών θα γίνουν με συνοχή και συνέπεια.

Όταν εκδόθηκαν οι εν λόγω οδηγίες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζήτησαν από την Επιτροπή να εξετάσει τις αρνητικές επιπτώσεις στη μείωση των αερίων θερμοκηπίου που θα μπορούσαν να προέλθουν από τη μετατροπή γης και να υποβάλει, αν χρειάζεται, νομοθετική πρόταση. Το σχέδιο οδηγίας αποσκοπεί να ελαχιστοποιήσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από καταστάσεις όπου πρώην μη γεωργικές γαίες όπως δάση χρησιμοποιούνται για την παραγωγή τροφίμων, ζωοτροφών και ινών, επειδή γεωργικές γαίες που προηγουμένως χρησιμοποιούνταν για αυτό το είδος παραγωγής έχουν μετατραπεί σε γαίες για την παραγωγή βιοκαυσίμων.

Το σχέδιο οδηγίας υποβλήθηκε από την Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2012 ([15189/12](#)). Η ψηφοφορία στο πλαίσιο της επιτροπής ENVI του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει προγραμματισθεί για τον Ιούλιο του 2013.

Για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας

Το Συμβούλιο ενέκρινε συμπεράσματα ([9809/13](#)) σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας». Αποτελούν επακολούθηση των [συμπερασμάτων](#) του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου σχετικά με, μεταξύ άλλων, ενεργειακά θέματα, τα οποία εγκρίθηκαν στις 22 Μαΐου 2013.

Με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής ([16202/12](#)), η οποία εγκρίθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2012, τα συμπεράσματα αυτά ενσωματώνουν λεπτομερώς μια προσέγγιση που αποσκοπεί στο να ολοκληρώσει την εσωτερική αγορά ενέργειας και να τηρήσει τις προθεσμίες για το 2014 και το 2015, όπως επίσης και να βελτιώσει τα δικαιώματα και τους ρόλους των καταναλωτών. Επιπλέον, περιλαμβάνουν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το πώς θα συμβάλουν στη μετάβαση στην εσωτερική αγορά ενέργειας του μέλλοντος. Η υλοποίηση των εν λόγω συμπερασμάτων θα επανεξετασθεί εντός του 2014.

Στα συμπεράσματα τονίζεται η σημαντική εφαρμογή της αγοράς εσωτερικής ενέργειας και στους τρεις πυλώνες της ενεργειακής πολιτικής της ΕΕ -βιωσιμότητα, ανταγωνιστικότητα και ασφάλεια εφοδιασμού- καθώς και στην ατζέντα της ΕΕ για την απασχόληση και την ανάπτυξη. Η εσωτερική αγορά ενέργειας θα συμβάλει επίσης στους στόχους της ΕΕ όσον αφορά την ενέργεια και το κλίμα, τη μετάβαση προς μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την ενίσχυση της εξωτερικής ενεργειακής πολιτικής της Ένωσης και τη μείωση της εξωτερικής εξάρτησης της Ένωσης.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής επανέρχεται στα οφέλη των ενοποιημένων ευρωπαϊκών αγορών ενέργειας και εκθέτει τρόπους για να εξασφαλιστεί ότι η αγορά θα αξιοποιήσει το δυναμικό της το συντομότερο δυνατόν και θα ανταποκριθεί στις ανάγκες και τις προσδοκίες των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ. Περιλαμβάνει πρόταση για σχέδιο δράσης που θα διασφαλίσει την επιτυχή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς ενέργειας. Στα συμπεράσματά του το Συμβούλιο υποστηρίζει το ευρύ πλέγμα του εν λόγω σχεδίου δράσης και καλεί την Επιτροπή να προβεί στην υλοποίηση των δράσεων που καθορίζονται στα συμπεράσματα αυτά, υποβάλλοντας τακτικά έκθεση στα αρμόδια όργανα του Συμβουλίου.

Τεχνολογίες και καινοτομία στον τομέα της ενέργειας.

Οι υπουργοί πραγματοποίησαν πολιτική συζήτηση σχετικά με ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα τις τεχνολογίες και την καινοτομία στον τομέα της ενέργειας, η οποία εγκρίθηκε στις 2 Μαΐου ([9187/13](#)). Η συζήτηση θα συμβάλει στον τρέχοντα προβληματισμό όσον αφορά τις προτεραιότητες στον τομέα της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας στην ενέργεια έως το 2020 και μετέπειτα, καθώς και ως προς τα υποστηρικτικά μέτρα εφαρμογής αυτών των προτεραιοτήτων.

Οι Υπουργοί κλήθηκαν να απαντήσουν σε δύο ερωτήματα που έθεσε η Προεδρία ([9479/13](#)): το πρώτο αφορούσε την υποστήριξη των υπουργών στις προτάσεις της Επιτροπής στην ανακοίνωσή της. Το δεύτερο αφορούσε τον υπολογισμό της υποστήριξης των υπουργών προς την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου χάρτη πορείας και σχεδίου δράσης όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση.

Η Προεδρία συνόψισε τη συζήτηση ως ακολούθως:

- οι υπουργοί εξέφρασαν ευρεία υποστήριξη προς τις προτάσεις της Επιτροπής να επιταχυνθεί η καινοτομία σε πρωτοπόρες τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σε καινοτόμες λύσεις, όπως επίσης και να επιταχυνθεί η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στην αγορά, εξετάζοντας τη συνολική αλυσίδα καινοτομιών,
- οι υπουργοί συμφώνησαν σε γενικά πλαίσια ότι το Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Σχέδιο Ενεργειακών Τεχνολογιών (ΣΕΤ) θα χρειαστεί να ενισχυθεί και να προσαρμοστεί ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες προκλήσεις και στην καλύτερη ενοποίηση των δημόσιων και ιδιωτικών ικανοτήτων και πόρων έρευνας και καινοτομίας σε ολόκληρη την Ευρώπη,
- οι υπουργοί υποστήριξαν την εκπόνηση ολοκληρωμένου χάρτη πορείας και σχεδίου δράσης, όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, ειδικότερα μέσω του ενισχυμένου συντονισμού των εθνικών προγραμμάτων ενεργειακής έρευνας και καινοτομίας, διατηρώντας παράλληλα την ελαστικότητα που απαιτείται για την τεχνολογική ανάπτυξη, Σημειώθηκε εξάλλου ο ρόλος των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου επενδύσεων της ΕΕ,
- οι υπουργοί υποστήριξαν ευρέως την ετήσια παρακολούθηση της εφαρμογής του Ολοκληρωμένου Χάρτη Πορείας και του σχεδίου δράσης ετησίως μέσω συστήματος υποβολής εκθέσεων, με βάση το Σύστημα πληροφοριών του Στρατηγικού Σχεδίου Ενεργειακών Τεχνολογιών (SETIS), Εκφράστηκαν ωστόσο ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τις επαχθείς απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων.

Η ανακοίνωση παρουσιάζει τη στρατηγική της Επιτροπής προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι στον τομέα της ενεργειακής τεχνολογίας και καινοτομίας η ΕΕ θα εξακολουθήσει να πρωτοπορεί παγκοσμίως ώστε να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της περιόδου έως το 2020 και μετέπειτα.

Το ΣΕΤ (θεσπίστηκε το 2008) καθορίζει πολιτική ενεργειακής τεχνολογίας για την Ευρώπη. Πρόκειται για ένα στρατηγικό σχέδιο προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη και η χρήση αποτελεσματικών από άποψη κόστους τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Το σχέδιο περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με το σχεδιασμό, την εφαρμογή, τους πόρους και τη διεθνή συνεργασία στον τομέα της ενεργειακής τεχνολογίας.

Περισσότερες πληροφορίες στον [ιστότοπο](#) της Επιτροπής.

Διεθνείς σχέσεις

Το Συμβούλιο ενημερώθηκε από την Προεδρία και την Επιτροπή για τα γεγονότα και τις εξελίξεις που σημάδεψαν τον τομέα των διεθνών σχέσεων κατά τη διάρκεια της ιρλανδικής προεδρίας ή για αυτά που αναμένεται να πραγματοποιηθούν σύντομα.

Η ενημέρωση στράφηκε μεταξύ άλλων γύρω από τις σχέσεις ΕΕ-Ρωσίας στον τομέα της ενέργειας, την τέταρτη Υπουργική διάσκεψη για την καθαρή ενέργεια (Νέο Δελχί, 17-18 Απριλίου 2013), τις εξελίξεις στο Νότιο Διάδρομο, το Μνημόνιο συμφωνίας ΕΕ-Αλγερίας για την ενέργεια και την τέταρτη σύνοδο της Στρατηγικής ομάδας για τη διεθνή ενεργειακή συνεργασία (Βρυξέλλες, 13 Μαρτίου 2013).

Διάφορα

Πρόγραμμα εργασιών της επόμενης Προεδρίας

Η λιθουανική αντιπροσωπία παρουσίασε το πρόγραμμα εργασιών της προσεχούς Προεδρίας στον τομέα της ενέργειας ([9188/13](#)). Θα εστιασθεί στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ενέργειας της ΕΕ μέχρι το 2014 και την ενίσχυση της εξωτερικής διάστασης της ενεργειακής πολιτικής της ΕΕ.

Η ανεπίσημη σύνοδος των υπουργών θα πραγματοποιηθεί στις 19-20 Σεπτεμβρίου 2013 στο Βίλνιους και το Συμβούλιο ΤΤΕ (Ενέργεια) στις 12 Δεκεμβρίου 2013 στις Βρυξέλλες.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Πολιτική δήλωση του Πενταμερούς Φόρουμ για την Ενέργεια

Στο πλαίσιο του Συμβουλίου, το Λουξεμβούργο, το Βέλγιο, οι Κάτω Χώρες, η Γερμανία, η Γαλλία, η Αυστρία και η Ελβετία υπέγραψαν πολιτική δήλωση του Πενταμερούς Φόρουμ για την Ενέργεια.

Το Πενταμερές Φόρουμ για την Ενέργεια είναι μία προσωρινή, διακυβερνητική πρωτοβουλία, με στόχο την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ όλων των οικείων μερών προκειμένου να δημιουργήσουν μία περιφερειακή αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας της βορειοδυτικής Ευρώπης που θα αποτελέσει ενδιάμεσο βήμα προς μία ενιαία κοινή Ευρωπαϊκή αγορά ηλεκτρικής ενέργειας.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ****Νέοι κανόνες διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους**

Το Συμβούλιο συμφώνησε σχετικά με γενική προσέγγιση για αναδιατύπωση της οδηγίας του 2008 για τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ([10813/13](#)). Η οδηγία του 2008 για τη διαλειτουργικότητα καθορίζει τις διοικητικές, τεχνικές και λειτουργικές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του σιδηροδρομικού συστήματος της ΕΕ. Στόχος της αναδιατύπωσης είναι η άρση των εναπομεινόντων διοικητικών και τεχνικών εμποδίων στην ενιαία σιδηροδρομική αγορά, προωθώντας ειδικότερα την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας έγκρισης οχημάτων μέσω της ανάθεσης ενισχυμένου ρόλου στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) καθώς και μέσω της αποσαφήνισης και επικαιροποίησης των τεχνικών προτύπων και των κανόνων αξιολόγησης της συμμόρφωσης. Η ρύθμιση αυτή θα πρέπει να επιτρέψει τη μείωση των διοικητικών εξόδων, την επίτευξη των διοικητικών διαδικασιών και την αύξηση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ΕΕ.

Παρότι η Επιτροπή πρότεινε **κεντρική διαδικασία έγκρισης**, στο πλαίσιο της οποίας ο ΕΟΣ θα δίνει την εξουσιοδότηση για τη διάθεση οχημάτων στην αγορά ([6013/13](#)), τα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με αυτή τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από τις εθνικές αρχές, φοβούμενες τις αυξημένες δαπάνες και το διοικητικό φόρτο και επισύροντας την προσοχή σε θέματα απόδοσης ευθύνης και τον ενδεχόμενο αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Συνεπώς στη γενική προσέγγιση προβλέφθηκε ένα διπλό σύστημα αδειοδοτήσεων με σαφή καταμερισμό των καθηκόντων μεταξύ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ) και των εθνικών αρχών ασφαλείας. Ο ΕΟΣ θα εκδίδει άδειες για οχήματα που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες, βάσει των αξιολογήσεων που πραγματοποιούνται από τις εθνικές αρχές. Ωστόσο, για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εθνικά δρομολόγια, ο αιτών μπορεί να ζητήσει της έκδοση άδειας είτε από τον ΕΟΣ είτε από την εθνική αρχή ασφαλείας.

Στη γενική προσέγγιση τονίζεται επίσης η ευθύνη του ΕΟΣ για τις εγκρίσεις που χορηγεί και ορίζεται ότι οι εθνικές αρχές μπορούν να προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας με τον οργανισμό σε περίπτωση που τα δίκτυα απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους.

Επιπλέον, οι υποχρεώσεις αναφοράς της Επιτροπής θα διευρυνθούν προκειμένου να καλύψουν πτυχές όπως η λειτουργία του ΕΟΣ και των συμφωνιών συνεργασίας, η σύγκλιση μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και η ιχνηλασιμότητα των σημαντικών για την ασφάλεια στοιχείων.

Επιπλέον, η μεταβατική περίοδος για την εισαγωγή της νέας διαδικασίας έγκρισης οχημάτων θα είναι πέντε έτη αντί δύο, όπως πρότεινε η Επιτροπή.

Τέλος, οι υπουργοί αποφάσισαν κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου ότι, κατά την αναθεώρηση του κανονισμού ΕΟΣ όπως προτάθηκε στην «τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους», θα περιλαμβάνεται νέα διάταξη σχετικά με ειδικό πλαίσιο για τις χρηματοοικονομικές πτυχές των συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του ΕΟΣ και των εθνικών αρχών ασφαλείας, προκειμένου να αποτελέσει πρότυπο για το χρηματοοικονομικό καταμερισμό των εξόδων που καταβάλλει ο αιτών έγκριση.

Στη γενική προσέγγιση περιλαμβάνεται επίσης ευρύτερο πεδίο **απαλλαγών** από αυτό που πρότεινε η Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας να χορηγούνται απαλλαγές από τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας για οχήματα που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών με διαφορετικό εύρος τροχιάς. Επιπλέον, οι υπουργοί τροποποίησαν το συμβιβασμό που υπέβαλε η προεδρία ([10276/13](#)) προκειμένου να διευρυνθούν περαιτέρω οι απαλλαγές επιτρέποντας στα κράτη μέλη, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και για λόγους συνδεσιμότητας μόνον, να απαλλάσσουν και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως για ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα στοιχεία σιδηροδρόμων και ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα.

Οι υπουργοί συμφώνησαν περαιτέρω κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου να διαγράψουν την αναφορά «μέγιστο ανά άξονα φορτίο 120kN» στον ορισμό των όρων «τραμ και ελαφρύς σιδηρόδρομος».

Το σχέδιο οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα αποτελεί τμήμα του τεχνικού πυλώνα της «τέταρτης σιδηροδρομικής δέσμης» που δημοσίευσε η Επιτροπή τον Ιανουάριο. Αυτός ο τεχνικός πυλώνας περιλαμβάνει εξάλλου τις προταθείσες τροποποιήσεις της οδηγίας του 2004 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τον κανονισμό του 2004 για τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Οι εργασίες σχετικά με την τέταρτη σιδηροδρομική δέσμη υπό την ιρλανδική προεδρία επικεντρώθηκαν στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.

Πέραν του τεχνικού σκέλους, η νέα δέσμη περιλαμβάνει επίσης τρεις ακόμη νομοθετικές προτάσεις τροποποιήσεων στην υφιστάμενη νομοθεσία της ΕΕ, που αποσκοπούν στο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών και την καθιέρωση νέων κανόνων διακυβέρνησης για τη διαχείριση υποδομής και τις μεταφορικές δραστηριότητες. Πρωταρχικός στόχος της δέσμης είναι η ολοκλήρωση της διαδικασίας ανοίγματος της αγοράς στο σιδηροδρομικό τομέα και η παροχή νομοθετικής σταθερότητας και προβολής στην επιχειρηματική ανάπτυξη, προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων στην ΕΕ σε σύγκριση με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων

Το Συμβούλιο συμφώνησε σχετικά με γενική προσέγγιση όσον αφορά τα δύο σχέδια οδηγιών που αποτελούν τμήμα της «δέσμης τεχνικού ελέγχου» που υπέβαλε η Επιτροπή τον Ιούλιο 2012: το πρώτο σχέδιο αφορά την επικαιροποίηση της οδηγίας του 2000 σχετικά με **τον οδικό τεχνικό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως**, το δεύτερο σχέδιο αφορά αναθεώρηση της οδηγίας του 1999 **για τα έγγραφα κυκλοφορίας**

– *Τεχνικοί οδικοί έλεγχοι επαγγελματικών οχημάτων*

Πέραν των τακτικών τεχνικών ελέγχων, τα οχήματα επαγγελματικής χρήσης υπόκεινται σε ad hoc τεχνικούς ελέγχους της τεχνικής τους κατάστασης ώστε να διασφαλίζεται ότι πληρούν προδιαγραφές ασφαλείας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους.

Σύμφωνα με την επικαιροποιημένη οδηγία, οι έλεγχοι θα ακολουθούν σταδιακή προσέγγιση: Ο αρχικός οδικός έλεγχος που συνίσταται σε έλεγχο των σχετικών εγγράφων και οπτικό έλεγχο του οχήματος μπορεί να ακολουθείται από λεπτομερέστερο τεχνικό έλεγχο, εάν κρίνεται απαραίτητο. Επιπλέον, η αξιολόγηση των χαρακτηριστικών τους κινδύνου θα επιτρέπει στους επιθεωρητές να προσδιορίζουν τις επιχειρήσεις που παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο ελλείψεων ασφαλείας προκειμένου οι επιχειρήσεις αυτές να μπορούν να ελέγχονται στενότερα και συχνότερα, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Τέλος, τα παραρτήματα του σχεδίου οδηγίας ορίζουν λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με τα σημεία που θα επιθεωρούνται και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται, την αξιολόγηση των ελλείψεων ασφαλείας και την επιθεώρηση της ασφαλούς φόρτωσης.

Στη συμφωνηθείσα γενική προσέγγιση ([10837/13](#)) προβλέπεται σειρά αλλαγών στην πρόταση της Επιτροπής ([12809/12](#)), ιδίως προκειμένου να αποφεύγεται ο υπερβολικός διοικητικός φόρτος και οι υπερβολικές δαπάνες και να έχουν τα κράτη μέλη μεγαλύτερο εύρος στην εφαρμογή των κανόνων. Οι κυριότερες μεταβολές είναι οι εξής:

Σύμφωνα με το αίτημα ευρείας πλειονότητας κρατών μελών, το κείμενο έλαβε τη νομική μορφή οδηγίας αντί κανονισμού, όπως είχε προτείνει η Επιτροπή.

Η προτεινόμενη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των ελέγχων σε ελαφριά οχήματα επαγγελματικής χρήσεως κάτω των 3,5 τόνων και των ρυμουλκουμένων τους δεν εγκρίθηκε, παρότι πολλές αντιπροσωπείες την υποστήριξαν, ειδικότερα για τα ελαφριά οχήματα επαγγελματικής χρήσης. Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να διεξάγουν ελέγχους και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων εφόσον το επιθυμούν.

Οι περισσότερες αντιπροσωπείες δεν υποστήριξαν την πρόταση να καθορισθεί ελάχιστος αριθμός οχημάτων για έλεγχο ανά έτος, εκφραζόμενος ως ποσοστό του συνόλου των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Η επιθεώρηση της ασφαλούς φόρτωσης δεν θα είναι υποχρεωτική για τα κράτη μέλη, όπως πρότεινε η Επιτροπή, αλλά προαιρετική. Εντούτοις, όταν στις επιθεωρήσεις περιλαμβάνεται και η ασφαλής φόρτωση, το αρμόδιο προσωπικό πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο.

Στο πλαίσιο του συμβιβασμού παρέχεται στα κράτη μέλη περιθώριο επτά ετών για τη σταδιακή εισαγωγή του συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας προκειμένου να εστιάζονται οι επιθεωρήσεις στις επιχειρήσεις υψηλού κινδύνου.

– Έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων

Η οδηγία του 1999 σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων ορίζει τις προϋποθέσεις για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας, την αμοιβαία αναγνώρισή τους και το εναρμονισμένο ελάχιστο περιεχόμενο των αδειών κυκλοφορίας. Σκοπός της προτεινόμενης αναθεώρησης είναι η καλύτερη συμβολή του συστήματος ταξινόμησης οχημάτων στην οδική ασφάλεια, περιορίζοντας, παράλληλα, τον διοικητικό φόρτο στο έπακρο.

Ενώ η τρέχουσα οδηγία ισχύει μόνο για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, το νέο σχέδιο οδηγίας καλύπτει επίσης την απαγόρευση της κυκλοφορίας σε οχήματα με σοβαρά ελαττώματα. Θα υπάρξει διάκριση μεταξύ της άμεσης ακύρωσης μιας άδειας κυκλοφορίας και της αναστολής της άδειας χρήσης ενός οχήματος, η οποία θα αίρεται όταν το όχημα περνά επιτυχώς τον νέο τεχνικό έλεγχο.

Επίσης, στην αναθεώρηση προβλέπεται η ηλεκτρονική καταγραφή των δεδομένων των αδειών κυκλοφορίας. Τεχνικά δεδομένα των οχημάτων από το σχετικό μητρώο θα διατίθενται στους επιθεωρητές για τη διενέργεια τακτικών τεχνικών ελέγχων.

Κατόπιν των συζητήσεων στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου, η πρόταση της Επιτροπής ([12803/12](#)) προσαρμόστηκε ώστε να συνεκτιμούνται οι ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στα κράτη μέλη και να διατηρούνται τα δικαιώματά τους (γενική προσέγγιση: [10838/13](#)).

Τα δύο σχέδια οδηγιών συμπληρώνουν το σχέδιο οδηγίας για την επικαιροποίηση των κοινών κανόνων για τους περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους των μηχανοκίνητων οχημάτων, επί του οποίου το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση τον προηγούμενο Δεκέμβριο ([5018/13](#)). Και οι τρεις οδηγίες περί τεχνικών ελέγχων πρέπει επίσης να εγκριθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προκειμένου να εκδοθούν.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας του 2003 για την αναφορά περιστατικών που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την αεροπορική ασφάλεια ([10735/13](#)). Έχοντας ως βάση την οδηγία του 2003, με την οποία καθιερώνεται η υποχρεωτική αναφορά τέτοιων περιστατικών, η αναθεώρηση αποσκοπεί στη βελτίωση του συστήματος αναφοράς και τη διασφάλιση της αποτελεσματικής χρήσης των δεδομένων που συλλέγονται προς αποτροπή μελλοντικών ατυχημάτων και, επομένως, στη μετάβαση προς ένα προληπτικό σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας βάσει κινδύνων. Απώτερος στόχος είναι η μείωση του αριθμού των αεροπορικών ατυχημάτων σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης εναέριας κυκλοφορίας.

Προς τον σκοπό αυτόν, το σχέδιο κανονισμού που θα αντικαταστήσει την οδηγία του 2003, επικαιροποιεί τον κατάλογο των περιστατικών προς αναφορά και τον κατάλογο των προσώπων που υποχρεούνται σε υποβολή αναφοράς, ενώ παράλληλα προβλέπει την καθιέρωση εθελοντικών συστημάτων αναφοράς προς διευκόλυνση της συλλογής λεπτομερειών που δεν καλύπτονται από το υποχρεωτικό σύστημα αναφοράς και κρίνονται σημαντικές από τον αναφέροντα. Το νέο κείμενο περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τη βελτίωση της ποιότητας και της πληρότητας των αναφερόμενων στοιχείων, την αποσαφήνιση της ροής και την επέκταση της ανταλλαγής των πληροφοριών. Επιπροσθέτως, θα ενισχυθεί η προστασία των προσώπων που αναφέρουν περιστατικά, προκειμένου να ενθαρρύνονται τα άτομα να υποβάλουν αναφορά χωρίς τον φόβο της τιμωρίας ή της ποινικής δίωξης, εφόσον οι ενέργειές τους δεν ενέχουν βαριά αμέλεια. Το κείμενο εισάγει επίσης νέες απαιτήσεις προκειμένου να διασφαλιστεί η δέουσα ανάλυση των αναφορών των περιστατικών με σκοπό τον εντοπισμό κινδύνων ασφάλειας και την ανάληψη δράσεων επακολούθησης για την αποκατάσταση τυχόν ελλειμμάτων ασφάλειας.

Η γενική προσέγγιση που συμφωνήθηκε λαμβάνει υπόψη τις βασικές ανησυχίες που ήγειραν τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια των συζητήσεων στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου, συγκεκριμένα:

- επανεξετάζοντας το πεδίο εφαρμογής της υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών με σκοπό την εξαίρεση ορισμένων κατηγοριών όπως τα ιστορικά, ερασιτεχνικά ή πειραματικά αεροσκάφη και την απλούστευση των απαιτήσεων αναφοράς για τα λιγότερο πολύπλοκα αεροσκάφη,
- διασφαλίζοντας την προστασία των υπαλλήλων που αναφέρουν τα περιστατικά, εντούτοις χωρίς να καταστρατηγεί το ποινικό δίκαιο των κρατών μελών,
- προσαρμόζοντας τις διαδικασίες ταξινόμησης των κινδύνων ασφάλειας κατά τρόπο που επιτρέπει τον εντοπισμό κάθε σημαντικής και σχετικής με την ασφάλεια πληροφορίας, αποφεύγοντας παράλληλα τον περιττό διοικητικό φόρτο,
- προβλέποντας καθυστέρηση της εφαρμογής, προκειμένου να δοθεί χρόνος στα κράτη μέλη να προετοιμαστούν για την εφαρμογή του κανονισμού.

Εντούτοις, ο Γάλλος Υπουργός τόνισε ότι θα προτιμούσε τον περαιτέρω περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, εξαιρώντας τα ελαφρά αεροσκάφη, προκειμένου να αποφευχθεί ο περιττός διοικητικός φόρτος. Αποφάσισε να απέχει από την έγκριση του κειμένου.

Επιπλέον, κατόπιν των συζητήσεων στο Συμβούλιο, το κείμενο που παρουσίασε η Προεδρία ([10279/13](#) + [COR 1](#)) τροποποιήθηκε όσον αφορά την προστασία των προσώπων που αναφέρουν περιστατικά. Η απαγόρευση της χρήσης των πληροφοριών που περιέχονται στις εκθέσεις περιστατικών εις βάρος των προσώπων που υποβάλλουν τις αναφορές έχει περιοριστεί σε πειθαρχικές ή διοικητικές διαδικασίες, ενώ η παραπομπή στα αστικά δικαστήρια αφαιρέθηκε προκειμένου να μην υπάρχει παρεμβολή στην έννομη τάξη ορισμένων κρατών μελών. Εντούτοις, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να παρέχουν ισχυρότερη προστασία και συγκεκριμένα, να την επεκτείνουν και στα αστικά δικαστήρια.

Η Επιτροπή υπέβαλε τη σχετική πρόταση στα τέλη Δεκεμβρίου ([18118/12](#)). Απαιτείται η έγκριση του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την έκδοσή της.

ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Οδηγία για τον εξοπλισμό πλοίων

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση όσον αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας του 1998 σχετικά με τους κανόνες που ισχύουν για τον εξοπλισμό που τοποθετείται στα πλοία της ΕΕ ([10819/13](#)). Επί της ουσίας, οι εν λόγω κανόνες εξυπηρετούν δύο σκοπούς: τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και την πρόληψη της θαλάσσιας μόλυνσης μέσα από την ομοιογενή εφαρμογή των σχετικών διεθνών απαιτήσεων, καθώς και τη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας του εν λόγω εξοπλισμού εντός της ΕΕ. Σκοπός της προτεινόμενης αναθεώρησης (πρόταση Επιτροπής: [17992/12](#)) είναι η ευθυγράμμιση των κανόνων με το νομοθετικό πλαίσιο για την προώθηση στην αγορά αγαθών εντός της ΕΕ, το οποίο θεσπίστηκε το 2008 (κανονισμός 765/2008 και απόφαση 768/2008), και η απλούστευση και διασαφήνιση του τρόπου με τον οποίο ενσωματώνονται οι μεταβαλλόμενες διεθνείς απαιτήσεις στην ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Μεταξύ άλλων, η νέα οδηγία αποσκοπεί στην καλύτερη εποπτεία της αγοράς, τον έλεγχο της συμμόρφωσης και την περιοδική επικαιροποίηση των κανόνων της ΕΕ.

Το συμβιβαστικό κείμενο που παρουσίασε η Προεδρία κατόπιν των συζητήσεων στα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου, το οποίο έγινε αποδεκτό από το σύνολο των Υπουργών, παρατείνει το χρονικό πλαίσιο για την εφαρμογή της οδηγίας σε τρία χρόνια. Προβλέπει επίσης το δικαίωμα εκφοράς γνώμης στους αντιπροσώπους των κρατών μελών όταν η Επιτροπή θεσπίζει εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές και πρότυπα ελέγχου, πράγμα που μπορεί να πράξει σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αν απαιτείται να ενεργήσει για την αντιμετώπιση απειλής ελλείψει κατάλληλων διεθνών προτύπων ή με ανεπαρκή υφιστάμενα πρότυπα.

Το σχέδιο οδηγίας περιλαμβάνει διατάξεις για θέματα όπως:

- ο εντοπισμός και η προσαρμογή των απαιτήσεων που ισχύουν για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την απόδοση του ναυσιπλοϊκού εξοπλισμού
- τα πρότυπα δοκιμών και οι διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας
- η σήμανση του εξοπλισμού ως απόδειξη συμμόρφωσης
- η αμοιβαία αναγνώριση μεταξύ των κρατών μελών του εξοπλισμού που εγκρίνεται σε ένα κράτος μέλος
- οι υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων (κατασκευαστές, εισαγωγείς, διανομείς)
- η εποπτεία της αγοράς από τα κράτη μέλη προκειμένου να παρακολουθούν ποια προϊόντα διατίθενται στην αγορά
- οι διαδικασίες επικαιροποίησης των απαιτήσεων προκειμένου να συνάδουν με τυχόν νέες διεθνείς απαιτήσεις.

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της τον Δεκέμβριο του 2012. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, του οποίου η έγκριση απαιτείται επίσης για την έκδοση της πρότασης, ξεκίνησε πρόσφατα τις συζητήσεις επί του κειμένου.

ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»

Το Συμβούλιο σημείωσε τις εξελίξεις σχετικά με το σχέδιο κανονισμού για τη θέσπιση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) ως μελλοντικού χρηματοδοτικού μέσου των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ) στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών (έκθεση προόδου: [10060/13](#)). Ο κανονισμός θέτει τις προϋποθέσεις, τις μεθόδους και τις διαδικασίες για τη χρηματοδότηση από την Ένωση των σχεδίων ΔΕΔ. Θα αντικαταστήσει τις υπάρχουσες νομικές βάσεις για τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ.

Το Συμβούλιο συζητά επί του παρόντος το σχέδιο κανονισμού για τη ΔΣΕ με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και ήδη έχει επιτευχθεί θετική πρόοδος. Έχουν καταλήξει σε συμφωνία επί της πλειονότητας των μεταφορικών θεμάτων, επί των διατάξεων που αφορούν τη χρήση καινοτόμων χρηματοπιστωτικών τίτλων, όπως ομόλογα έργων σχεδιασμένα να στηρίζουν τις πρόσθετες επενδύσεις ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, καθώς και επί της επιλεξιμότητας, ως δαπάνης, του φόρου προστιθέμενης αξίας για επιχορηγήσεις στο πλαίσιο της ΔΣΕ. Εντούτοις, ορισμένα ενεργειακά ζητήματα χρήζουν περαιτέρω συζήτησης, όπως επίσης και αρκετές δημοσιονομικές διατάξεις που σχετίζονται με τις εν εξελίξει διαπραγματεύσεις με το Κοινοβούλιο για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) για την περίοδο 2014-2020. Επιπλέον, το κεφάλαιο που αφορά τον τομέα των τηλεπικοινωνιών πρέπει να προσαρμοστεί δεδομένης της τροποποιημένης πρότασης σχετικά με προσανατολισμούς για τα δίκτυα τηλεπικοινωνίας ([10201/13](#)), την οποία εξέδωσε η Επιτροπή κατά τα τέλη Μαΐου, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι περικοπές στον προϋπολογισμό που αποφάσισε για αυτόν τον τομέα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.

Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου βασίζονται στα αποτελέσματα της συζήτησης επί της πρότασης μεταξύ των δύο θεσμικών οργάνων. Τον Ιούνιο του 2012, το Συμβούλιο συμφώνησε επί μερικής γενικής προσέγγισης ([11236/12](#)), η οποία δεν περιλάμβανε τις οικονομικές διατάξεις, με τις διαπραγματεύσεις επί του νέου δημοσιονομικού κανονισμού και του ΠΔΠ να εκκρεμούν. Ύστερα, τον Δεκέμβριο, ενέκρινε μια έκθεση προόδου για περαιτέρω εργασίες από τα προπαρασκευαστικά όργανα του Συμβουλίου ([17107/12](#)). Επίσης τον Δεκέμβριο του 2012, οι αρμόδιες επιτροπές του Κοινοβουλίου πρότειναν τροπολογίες επί της πρότασης για τη ΔΣΕ. Τέλος, τον Φεβρουάριο του 2013, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφώνησε επί των ποσών προς διάθεση στο πλαίσιο της ΔΣΕ για καθέναν από τους τρεις καλυπτόμενους τομείς (βλέπε *EUCO* [37/13](#), σ. 9). Εντούτοις, η τελική απόφαση επί του κονδυλίου θα εξαρτηθεί από την έκβαση των διαπραγματεύσεων επί του ΠΔΠ.

Οι γενικοί κανόνες που θεσπίζονται στον κανονισμό ΔΣΕ θα συμπληρώνονται από ειδικές ανά τομέα κατευθύνσεις πολιτικής οι οποίες θα καθορίζουν τις αναπτυξιακές στρατηγικές, τις προτεραιότητες και τα μέτρα υλοποίησης σε καθέναν από τους τρεις ανωτέρω τομείς. Οι εν λόγω κατευθύνσεις θα εκδοθούν ξεχωριστά από τον κανονισμό ΔΣΕ. Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο έχουν ήδη καταλήξει σε συμφωνία επί των ειδικών κατευθυντήριων γραμμών για τον τομέα της ενέργειας, ενώ σύντομα αναμένεται να επιβεβαιωθεί και μια προσωρινή συμφωνία επί των κατευθυντήριων γραμμών για τις μεταφορές.

ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Υπογραφή συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών με το Ισραήλ

Στο πλαίσιο της συνόδου του Συμβουλίου, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της υπέγραψαν συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με το Ισραήλ ([16828/12](#)).

Η συμφωνία προβλέπει, συγκεκριμένα, σταδιακό και αμοιβαίο άνοιγμα της αγοράς (πλήρες άνοιγμα έως το 2017), αύξηση της εβδομαδιαίας συχνότητας πτήσεων και δυνατότητα για τις αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ να λειτουργούν ελεύθερα από οιοδήποτε σημείο της ΕΕ σε οιοδήποτε σημείο του Ισραήλ. Επιπλέον, θεσπίζονται νέες ρυθμίσεις, βασιζόμενες στη νομοθεσία της ΕΕ, για την κανονιστική συνεργασία και τη σύγκλιση μεταξύ της ΕΕ και του Ισραήλ, σε τομείς κρίσιμους για την ασφάλη, προστατευόμενη και αποτελεσματική λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών. Επιπλέον, ένας εκ των στόχων της συμφωνίας είναι η διασφάλιση ισότιμων όρων για τους οικονομικούς φορείς και η προαγωγή του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών.

Διάφορα

Εμπορία εκπομπών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών

Η Επιτροπή ενημέρωσε το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων για ανάληψη δράσης σε παγκόσμιο επίπεδο προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των εκπομπών από τις αερομεταφορές ([10609/13](#)). Οι εν εξελίξει διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) άπτονται της διαμόρφωσης μιας παγκόσμιας αγοραστροφούς προσέγγισης σε αυτό το ζήτημα, καθώς και μιας συμφωνίας επί των αρχών εφαρμογής των εθνικών και περιφερειακών μέτρων αγοραστροφείας ενόσω δεν υπάρχει σχετικό παγκόσμιο σύστημα. Οι διαπραγματεύσεις θα οδηγήσουν στην υποβολή ψηφίσματος στη συνέλευση του ΔΟΠΑ τον Σεπτέμβριο του 2013. Σε μία προσπάθεια εύρεσης παγκόσμιας λύσης στην εν λόγω συνέλευση το φθινόπωρο, η ΕΕ αποφάσισε τον Απρίλιο να άρει προσωρινά την επιβολή του συστήματος εμπορίας εκπομπών (ETS) για τις διεθνείς πτήσεις προς και από την Ευρώπη.

Δικαιώματα των επιβατών πτήσεων

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της για αναθεώρηση των κανονισμών περί αποζημίωσης και βοήθειας των επιβατών πτήσεων και περί ευθύνης του αερομεταφορέα όσον αφορά την εναέρια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους ([7615/13](#)). Σκοπός είναι η διευκρίνιση των γκρίζων σημείων στην υφιστάμενη νομοθεσία και η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών και των κανόνων διαχείρισης παραπόνων, αμβλύνοντας, παράλληλα, το δυσανάλογο κόστος που μπορεί να επιβαρύνει σε εξαιρετικές περιπτώσεις τους αερομεταφορείς λόγω συγκεκριμένων υποχρεώσεων. Η νομοθετική πρόταση θα είναι προτεραιότητα για τη λιθουανική Προεδρία.

Διαφάνεια των τιμών στον τομέα των αερομεταφορών

Η Επιτροπή διαβίβασε επίσης ένα ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με τη διασφάλιση της διαφανούς τιμολόγησης των αεροπορικών εισιτηρίων προς το συμφέρον των επιβατών ([10592/13](#)). Ενώ θεωρεί ότι το τρέχον νομικό πλαίσιο εξυπηρετεί τον σκοπό του, διαβλέπει την ανάγκη στενότερης συνεργασίας μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών και αντιμετώπισης των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών όσον αφορά τα έξοδα πιστωτικής κάρτας.

Επανεξέταση της λιμενικής πολιτικής

Η Επιτροπή παρουσίασε την ανακοίνωσή της με τίτλο «Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης» ([10160/13](#)) και τη σχετική με αυτήν πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου πρόσβασης στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τη χρέωση των λιμενικών υπηρεσιών από τους φορείς διαχείρισης ή τους παρόχους ([10154/13](#)). Η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των λιμενικών υπηρεσιών, την προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες, τη μείωση των δαπανών για τους χρήστες των μεταφορών και την καλύτερη διασύνδεση των λιμένων με άλλες μεταφορικές υποδομές. Θα ισχύει σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών.

Ορισμένα κράτη μέλη, ενώ βλέπουν θετικά τον στόχο της ενδυνάμωσης των λιμένων, εξέφρασαν επιφυλάξεις ως προς την αναγκαιότητα των κανονιστικών μέτρων σε αυτόν τον τομέα.

Ασφάλεια επιβατηγών πλοίων

Η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο ενημερωτικό σημείωμα σχετικά με την πρόοδο των εργασιών που αφορούν το δυστύχημα του Costa Concordia τον Ιανουάριο του 2012, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων ([10078/13](#)). Η προσέγγιση που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει τη βελτίωση των διεθνών προτύπων, την αναθεώρηση της ενωσιακής νομοθεσίας, την ενίσχυση της επιβολής του νόμου και την προώθηση εθελοντικών μέτρων από τη ναυτιλία.

Πρόοδος των εργασιών για τους νομοθετικούς φακέλους

Η Προεδρία ενημέρωσε του Υπουργούς σχετικά με την πρόοδο των εργασιών για τους νομοθετικούς φακέλους στον τομέα των μεταφορών, τονίζοντας τις συμφωνίες που έχουν επιτευχθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά το νέο χρηματοδοτικό και διακυβερνητικό πλαίσιο για τα ευρωπαϊκά δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (EGNOS και Galileo), τον κανονισμό για τους ταχογράφους και την οδηγία περί ευθυνών του κράτους λιμένα για την ενίσχυση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας. Ολοκληρώθηκαν επίσης και οι διαπραγματεύσεις με το Κοινοβούλιο όσον αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και για την οδηγία περί ευθυνών του κράτους σημαίας για την εκτέλεση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, εντούτοις τα αποτελέσματα αυτών των διαπραγματεύσεων εξακολουθούν να χρήζουν έγκρισης από τους μόνιμους αντιπροσώπους των κρατών μελών στο Συμβούλιο. Τέλος, έχει σημειωθεί θετική πρόοδος στις συζητήσεις με το Κοινοβούλιο όσον αφορά τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη συμφωνίας στο εγγύς μέλλον.

Πρόγραμμα εργασιών της επερχόμενης Προεδρίας

Η επερχόμενη λιθουανική Προεδρία ενημέρωσε τους Υπουργούς σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών της για το δεύτερο εξάμηνο του 2013 όσον αφορά την πολιτική για τις μεταφορές ([10544/13](#)). Αποσκοπεί να εστιάσει στη δέσμη δικαιωμάτων των επιβατών πτήσεων, στην οδηγία περί ασφάλειας των σιδηροδρόμων και στην οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Θα εργαστεί επίσης επί προτάσεων που αφορούν την τροπολογία του κανονισμού σύστασης του Οργανισμού του Ευρωπαϊκού GNSS, την πολυετή χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) για την αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία και τις εγκαταστάσεις πετρελαίου και αερίου, την ενωσιακή πολιτική για τους θαλάσσιους λιμένες, την κοινή επιχείρηση για τη διαμόρφωση του νέου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) και τη δέσμη «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός II συν».

Στα νομοθετικά κείμενα που θα συζητηθούν με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιλαμβάνονται οι τρεις οδηγίες της δέσμης περί οδικής καταλληλότητας, ο κανονισμός περί αναφοράς περιστατικών και η οδηγία περί ναυσιπλοϊκού εξοπλισμού.

Στην άτυπη σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών που έχει προγραμματιστεί στο Βίλνιους, στις 16 Σεπτεμβρίου, θα συζητηθεί η πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

ΆΛΛΑ ΕΓΚΡΙΘΕΝΤΑ ΣΗΜΕΙΑ**ΕΝΕΡΓΕΙΑ****Απαιτήσεις οικολογικού σχεδιασμού για την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας σε λειτουργία αναμονής ή εκτός λειτουργίας και για τις τηλεοράσεις**

Το Συμβούλιο αποφάσισε να μην εναντιωθεί στην έκδοση από την Επιτροπή κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1275/2008 της Επιτροπής όσον αφορά τις απαιτήσεις οικολογικού σχεδιασμού για την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού οικιακού και γραφειακού εξοπλισμού σε λειτουργία αναμονής ή εκτός λειτουργίας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 642/2009 της Επιτροπής όσον αφορά τις απαιτήσεις οικολογικού σχεδιασμού για τηλεοράσεις ([9791/13](#)).

Ο κανονισμός της Επιτροπής υπόκειται σε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον το Συμβούλιο έχει πλέον δώσει την έγκρισή του, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει την πράξη, εάν δεν αντισταθεί σε αυτή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Ασφάλεια υπεράκτιων δραστηριοτήτων σχετικών με το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο*

Το Συμβούλιο εξέδωσε οδηγία για την ασφάλεια των υπεράκτιων δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης πετρελαίου και φυσικού αερίου ([PE-CONS 8/13](#), [10197/13 ADD1](#)).

Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο αποσκοπεί στον περιορισμό των σοβαρών ατυχημάτων που σχετίζονται με τις υπεράκτιες δραστηριότητες εκμετάλλευσης πετρελαίου και φυσικού αερίου, καθώς και στον περιορισμό των συνεπειών τους. Συνεπώς, θα ενισχύσει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων οικονομιών κατά της ρύπανσης. Θεσπίζει ελάχιστες προϋποθέσεις για την ασφαλή υπεράκτια έρευνα και εκμετάλλευση και βελτιώνει τους μηχανισμούς ανταπόκρισης σε περίπτωση ατυχήματος.

Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλέπε ανακοινωθέν τύπου [10588/13](#).

Σχέσεις με την Αλγερία / Μνημόνιο Συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας

Το Συμβούλιο ενέκρινε Μνημόνιο Συνεργασίας για την καθιέρωση στρατηγικής σύμπραξης μεταξύ της Αλγερίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ενέργειας.

Σκοπός του εν λόγω Μνημονίου είναι η εμβάθυνση της συνεργασίας στον τομέα της ενέργειας μεταξύ της ΕΕ και της Αλγερίας και η επέκτασή της πέραν των υδρογονανθράκων, ώστε να περιλαμβάνει την ηλεκτρική ενέργεια και τις νέες και ανανεώσιμες μορφές ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση και την ανάπτυξη υποδομών.

Οι διαπραγματεύσεις για το Μνημόνιο έγιναν στο πλαίσιο της Συμφωνίας Σύνδεσης μεταξύ ΕΕ και Αλγερίας, η οποία ισχύει από το 2005. Η υπογραφή του προβλέπεται τον Ιούνιο ή στις αρχές Ιουλίου.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**Πρωτόκολλο Μεταφορών στη Σύμβαση των Άλπεων**

Το Συμβούλιο ενέκρινε τη σύναψη από την Επιτροπή πρωτοκόλλου για την εφαρμογή της Σύμβασης για την Προστασία των Άλπεων (Σύμβαση των Άλπεων) στον τομέα των μεταφορών ([9769/13](#)).

Το πρωτόκολλο μεταφορών προβλέπει ένα πλαίσιο, βάσει των αρχών της προφύλαξης και της πρόληψης, καθώς και της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», με το οποίο διασφαλίζονται η αειφόρος κινητικότητα και η προστασία του περιβάλλοντος για όλους τους τρόπους μεταφορών στην περιοχή των Άλπεων.

Η Σύμβαση των Άλπεων είναι μια συνθήκη μεταξύ των χωρών των Άλπεων (Αυστρία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Λιχτενστάιν, Μονακό, Σλοβενία και Ελβετία) και της ΕΕ, η οποία αποσκοπεί στην προαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης στην περιοχή των Άλπεων και στην προστασία των συμφερόντων των ανθρώπων που ζουν σε αυτήν.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ**Ενημέρωση του τελωνειακού κώδικα της Ένωσης**

Το Συμβούλιο εξέδωσε κανονισμό για την ενημέρωση του τελωνειακού κώδικα της ΕΕ και την εφαρμογή της από την 1η Νοεμβρίου 2013 ([PE-CONS 23/13](#)).

Ο νέος κανονισμός προσαρμόζει ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 450/2008, με τον οποίο θεσπίστηκε ο εκσυγχρονισμένος τελωνειακός κώδικας, με σκοπό να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στην τελωνειακή και λοιπή σχετική νομοθεσία, ευθυγραμμίζει τον κανονισμό με τις απαιτήσεις που απορρέουν από τη Συνθήκη της Λισαβόνας και αναβάλλει την έναρξη εφαρμογής του, ώστε να δοθεί στις κρατικές διοικήσεις και τους οικονομικούς φορείς επαρκής χρόνος για να προβούν στις αναγκαίες επενδύσεις και να διασφαλίσουν την απρόσκοπτη εφαρμογή των ηλεκτρονικών διαδικασιών.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**Ασφάλεια των ειδών πυροτεχνίας**

Το Συμβούλιο επικαιροποίησε τους κανόνες σχετικά με την κυκλοφορία πυροτεχνημάτων και λοιπών ειδών πυροτεχνίας στην εσωτερική αγορά ([PE-CONS 16/13](#) και [10156/13ADDIREV1](#)).

Οι επικαιροποιημένοι κανόνες αποσκοπούν στη βελτίωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των ειδών πυροτεχνίας εντός της εσωτερικής αγοράς, διασφαλίζοντας, παράλληλα, ένα υψηλό επίπεδο προστασίας στους καταναλωτές και τους επαγγελματίες τελικούς χρήστες. Περιέχονται στην αναδιατύπωση της οδηγίας 2007/23/EK.

Στα είδη πυροτεχνίας δεν περιλαμβάνονται μόνο τα πυροτεχνήματα, αλλά και τα είδη που προορίζονται για τεχνικούς σκοπούς, όπως οι γεννήτριες αερίου που χρησιμοποιούνται στους αερόσακους των οχημάτων.

Αποσκοπώντας στην πρόληψη των ατυχημάτων, η οδηγία προβλέπει όριο ηλικίας για την πώληση και τη χρήση των ειδών πυροτεχνίας. Διασφαλίζει επίσης ότι στην επισήμανσή τους υπάρχουν επαρκείς και δέουσες πληροφορίες περί ασφαλούς χρήσης. Ορισμένα είδη πυροτεχνίας διατίθενται μόνο σε άτομα που διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις, δεξιότητες και εμπειρία.

Τα είδη πυροτεχνίας που εισάγονται στην ΕΕ από τρίτες χώρες πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας.

Η ασφάλεια κατά την αποθήκευση διέπεται από την οδηγία 96/82/ΕΚ, ενώ η ασφάλεια κατά τη μεταφορά καλύπτεται από διεθνείς κανόνες περί επικίνδυνων αγαθών και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω παράμετροι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νέας οδηγίας.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Γενικευμένες δασμολογικές προτιμήσεις - Μιανμάρ

Το Συμβούλιο εξέδωσε κανονισμό για την κατάργηση του κανονισμού του 1997 που ανέστειλε προσωρινά την πρόσβαση σε γενικευμένες δασμολογικές προτιμήσεις από τη Μιανμάρ (Βιρμανία).

Αυτό συνέβη κατόπιν έκθεσης της Επιτροπής με θέμα την καταναγκαστική εργασία στη Βιρμανία, η οποία καταδεικνύει ότι οι παραβιάσεις των αρχών που ορίζονται στη Σύμβαση αριθ. 29 της ΔΟΕ δεν κρίνονται πλέον ως «σοβαρές και συστηματικές» και συνιστά την αποκατάσταση της πρόσβασης σε γενικευμένες δασμολογικές προτιμήσεις στη χώρα.

ΓΕΩΡΓΙΑ

Μη εμπορικές μετακινήσεις κατοικίδιων

Το Συμβούλιο εξέδωσε κανονισμό σχετικά με τη μη εμπορική μετακίνηση των κατοικίδιων ζώων στην ΕΕ, κατόπιν συμφωνίας σε πρώτη ανάγνωση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ([9/13](#)). Αυτό σημαίνει ότι π.χ. οι σκύλοι, οι γάτες και οι νυφίτσες που συντροφεύουν τον ιδιοκτήτη τους θα έχουν περισσότερες ευκαιρίες να ταξιδέψουν εντός και εκτός των συνόρων της ΕΕ.

Επιπλέον, με την έκδοση του εν λόγω κανονισμού τροποποιείται η τρέχουσα οδηγία 92/65 με την οποία θεσπίζονται, μεταξύ άλλων, οι απαιτήσεις που αφορούν την υγεία των ζώων και διέπουν το εμπόριο και τις εισαγωγές εντός της ΕΕ σκύλων, γατών και νυφισσών ([10/13](#)).

Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. [έγγραφο](#).

ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Υπογραφή της Συνθήκης του Πεκίνου για τις εκτελέσεις και ερμηνείες οπτικοακουστικών έργων

Το Συμβούλιο ενέκρινε την υπογραφή, εξ ονόματος της ΕΕ, διεθνούς συνθήκης για τις εκτελέσεις και ερμηνείες οπτικοακουστικών έργων (η «Συνθήκη του Πεκίνου») ([9188/13](#)).

Η Συνθήκη του Πεκίνου¹ καθιερώνει ένα σύνολο νέων κανόνων στον τομέα των συγγενικών δικαιωμάτων, με σκοπό τη διασφάλιση της κατάλληλης προστασίας και αμοιβής των ερμηνευτών οπτικοακουστικών έργων, ήτοι ηθοποιών, τραγουδιστών, μουσικών ή χορευτών, των οποίων οι ερμηνείες έχουν ενσωματωθεί σε οπτικοακουστικό έργο (π.χ. κινηματογραφική ταινία ή τηλεοπτικό πρόγραμμα).

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Σύμβαση για την καταπολέμηση της χειραγώγησης των αθλητικών αποτελεσμάτων

Το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να συμμετάσχει, εξ ονόματος της ΕΕ, στις διαπραγματεύσεις για διεθνή σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης για την καταπολέμηση της χειραγώγησης των αθλητικών αποτελεσμάτων, εξαιρουμένων των θεμάτων που άπτονται της συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις και της αστυνομικής συνεργασίας.

¹ http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article_0013.html