

Brusel 4. července 2024
(OR. en)

11474/24
PV CONS 37
TRANS 321
TELECOM 221
ENER 326

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

RADA EVROPSKÉ UNIE
(doprava, telekomunikace a energetika)

18. června 2024

1. Přijetí pořadu jednání

Rada přijala pořad jednání uvedený v dokumentu 10810/24.

2. Schválení bodů „A“

a) Seznam nelegislativních aktů 10908/24

Rada přijala všechny body „A“ obsažené ve výše uvedeném dokumentu, včetně všech jazykových oprav (COR) a revizí (REV), které byly předloženy k přijetí.

b) Seznam legislativních aktů (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) 11216/24

Doprava, telekomunikace a energetika

1. Nařízení o právech cestujících v souvislosti s multimodálními cestami 10924/24 + COR 1 *zpráva o pokroku* schválil Coreper (část I) dne 12. června 2024

Rada vzala na vědomí zprávu předsednictví o pokroku obsaženou ve výše uvedeném dokumentu.

2. Směrnice o celounijním účinku některých zákazů řízení 11006/24 + COR 1 *zpráva o pokroku* schválil Coreper (část I) dne 12. června 2024

Rada vzala na vědomí zprávu předsednictví o pokroku obsaženou ve výše uvedeném dokumentu.

Projednávání legislativních aktů (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

Námořní doprava

3. Nařízení o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost a o zrušení nařízení (ES) č. 1406/2002 10828/24 *obecný přístup*

Rada dosáhla obecného přístupu ve znění výše uvedeného dokumentu.

4. **Směrnice o říčních informačních službách (RIS)**
obecný přístup

 10824/24

Rada dosáhla obecného přístupu ve znění výše uvedeného dokumentu.

Pozemní doprava

5. **Nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury
v jednotném evropském železničním prostoru, o změně
směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010**
obecný přístup

 10938/24 + COR 1
+ ADD 1 – 2

Rada dosáhla obecného přístupu ve znění výše uvedeného dokumentu.

Švédsko a Nizozemsko předložily prohlášení uvedená v příloze.

Nelegislativní činnosti

Pozemní doprava

6. **Závěry ke zvláštní zprávě Evropského účetního dvora
č. 04/2024 o cílech EU v oblasti bezpečnosti silničního
provozu**
schválení

 10842/24

Rada přijala závěry obsažené ve výše uvedeném dokumentu.

Projednávání legislativních aktů

(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

Pozemní doprava

7. **Směrnice, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES
o maximálních přípustných rozměrech a maximálních
přípustných hmotnostech určitých silničních vozidel**
zpráva o pokroku

 10214/24

Rada vzala na vědomí zprávu o pokroku obsaženou ve výše uvedeném dokumentu.

Horizontální otázky

8. **Směrnice, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS
o kombinované dopravě**
zpráva o pokroku

 10275/24

Rada vzala na vědomí zprávu o pokroku obsaženou ve výše uvedeném dokumentu.

Jiné záležitosti

9. a) **Výzva k přijetí opatření k zajištění vhodného sledování rozšíření systému EU ETS na námořní dopravu**  11036/1/24 REV 1
informace španělské delegace za podpory kyperské, řecké, chorvatské, italské, litevské, maltské, polské, portugalské a rumunské delegace

Rada vzala na vědomí informace španělské delegace za podpory kyperské, řecké, chorvatské, italské, litevské, maltské, polské, portugalské a rumunské delegace.

- b) **Aktuálně projednávané legislativní návrhy** (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)  
- | | |
|---|---|
| i) nařízení o jednotném evropském nebi 2 + (balíček SES2+) | 10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1 |
| ii) směrnice, kterou se mění směrnice 2009/18/ES o vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy | 10115/23 |
| iii) směrnice, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci | 10126/23 + ADD 1 |
| iv) směrnice, kterou se mění směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky | 10103/23 + ADD 1 |
| v) směrnice, kterou se mění směrnice 2005/35/ES o znečištění z lodí | 10119/23 + ADD 1 |
| vi) nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o přestávky v řízení a doby odpočinku v odvětví příležitostné osobní dopravy | 9734/23 |
| vii) směrnice, kterou se mění směrnice (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu
<i>informace předsednictví</i> | 6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1 |

Rada vzala na vědomí informace předsednictví.

- c) **Prezentace čtvrté zprávy o pokroku práce, pokud jde o platformu pro mezinárodní železniční osobní dopravu** 10492/24
informace rakouské a nizozemské delegace

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté rakouskou a nizozemskou delegací.

- d) **Pražská deklarace o rozvoji a financování strategické dopravní infrastruktury** 11271/24
informace české delegace

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté českou delegací.

- e) **Pracovní program nastupujícího předsednictví**
informace Maďarska

-
- 1** první čtení
2 veřejná rozprava na návrh předsednictví (čl. 8 odst. 2 jednacího řádu Rady)
C bod na základě návrhu Komise
-

Prohlášení k legislativním bodům „B“ uvedeným v dokumentu 10810/24

K bodu „B“ č. 5:

Nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010
obecný přístup

PROHLÁŠENÍ ŠVÉDSKA

„Švédsko podporuje cíle návrhu týkajícího se železniční kapacity a oceňuje značné úsilí, které předsednictví v průběhu jednání vynaložilo v zájmu dosažení pokroku.

Znění se během uvedených jednání v Radě v několika důležitých aspektech odchýlilo od původního návrhu Komise a Švédsko je toho názoru, že obecný přístup ohrožuje hlavní cíle nařízení, zejména cíl spočívající v umožnění plynulé železniční dopravy ve více než jedné síti. Švédsko je především znepokojeno potenciálně negativními dopady na mezinárodní železniční nákladní dopravu, zejména pokud se vezme v úvahu navrhované zrušení nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu.

Dobře fungující síť služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy je zásadně důležitá, má-li Evropská unie posílit svou konkurenceschopnost a dosáhnout cílů stanovených v Zelené dohodě pro Evropu, a v této souvislosti je třeba zamezit roztržičení evropského železničního trhu.

Železniční dopravu v rámci jednotného evropského železničního prostoru je nutné řídit tak, aby bylo zajištěno optimální využívání železniční sítě, což umožní zkvalitnit služby a zvýšit objem dopravy. K efektivnějšímu řízení kapacity infrastruktury by měl napomoci propracovaný proces plánování a přidělování, jakož i lepší přeshraniční koordinace.

Švédsko se domnívá, že uplatňování podrobných vnitrostátních strategických pokynů v rámci celého nařízení by mohlo být – z důvodu odlišných politik a priorit – překážkou bránící rozvoji mezinárodní železniční dopravy. Hrozí významné riziko, že v rozporu s cílem harmonizace bude výsledkem ještě roztržitější síť, což by mohlo ohrozit efektivitu přeshraničních železničních služeb v Evropské unii a jejich plynulé fungování. Švédsko má rovněž za to, že z hlediska přeshraniční nákladní dopravy je značně problematické ponechat dvouleté období mezi zrušením nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a prvním jízdním řádem v rámci nového nařízení o železniční kapacitě.

Z výše uvedených důvodů se Švédsko zdržuje podpory obecného přístupu, přičemž věří, že v průběhu diskusí pokračujících na interinstitucionální úrovni dospěje nařízení o železniční kapacitě do podoby, v níž bude jeho potenciál plně využit.“

PROHLÁŠENÍ NIZOZEMSKA

„Nizozemsko obecně vzato schvaluje úsilí, jež Evropská komise vynakládá na podporu osobní i nákladní železniční dopravy. Nizozemsko proto plně uznává, že návrh Komise týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru je důležitým aktem. Podporujeme uplatňování zásad přepracování jízdních řádů, jakož i digitalizaci a automatizaci procesů umožňujících zlepšit přidělování železniční kapacity.

Současně je však mimořádně důležité, aby měl členský stát za účelem prosazování legitimních politických cílů k dispozici dostatečné nástroje, zejména pokud jde o vnitrostátní železniční dopravu. Jedním z těchto nástrojů jsou „strategické pokyny“ členských států, jejichž význam si zde Nizozemsko přeje vyzdvihnout. V případě nedostatku, jenž v Nizozemsku nastává často, mají pro zajištění kontinuity železničních služeb poskytovaných cestujícím klíčový význam povinnosti spojené s veřejnou službou. Nizozemsko je přesvědčeno, že bez dostatečné kapacity nelze v případě těchto železničních služeb dosáhnout maximální společenské prospěšnosti.“
