



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 4 Ιουλίου 2024
(OR. en)

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

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
(Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια)

18 Ιουνίου 2024

1. Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Το Συμβούλιο ενέκρινε την ημερήσια διάταξη ως έχει στο έγγραφο 10810/24.

2. Έγκριση των σημείων «Α»

α) Κατάλογος μη νομοθετικών δραστηριοτήτων 10908/24

Το Συμβούλιο ενέκρινε όλα τα σημεία «Α» που περιλαμβάνονται στο ανωτέρω έγγραφο, περιλαμβανομένων όλων των εγγράφων COR και REV με γλωσσικές αλλαγές που υποβλήθηκαν προς έγκριση.

β) Κατάλογος νομοθετικών διαβουλεύσεων (δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση) 11216/24

Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια

1. Κανονισμός σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο πολυτροπικών ταξιδιών  10924/24 + COR 1
Έκθεση προόδου
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 12.6.2024

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την έκθεση προόδου της Προεδρίας ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

2. Οδηγία σχετικά με την ισχύ ορισμένων αποφάσεων έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης σε επίπεδο Ένωσης  11006/24 + COR 1
Έκθεση προόδου
εγκρίθηκε από την EMA, 1ο τμήμα, στις 12.6.2024

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την έκθεση προόδου της Προεδρίας ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Νομοθετικές διαβουλεύσεις

(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

Θαλάσσιες μεταφορές

3. Κανονισμός σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002  10828/24
Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

4. **Οδηγία σχετικά με τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ)**  10824/24
Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Χερσαίες μεταφορές

5. **Κανονισμός για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010**  10938/24 + COR 1 + ADD 1-2

Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Η Σουηδία και οι Κάτω Χώρες υπέβαλαν δηλώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα.

Μη νομοθετικές δραστηριότητες

Χερσαίες μεταφορές

6. **Συμπεράσματα σχετικά με την ειδική έκθεση αριθ. 04/2024 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τους στόχους της ΕΕ για την οδική ασφάλεια**  10842/24
Έγκριση

Το Συμβούλιο ενέκρινε τα συμπεράσματα ως έχουν στο ανωτέρω έγγραφο.

Νομοθετικές διαβουλεύσεις

(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

Χερσαίες μεταφορές

7. **Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών**  10214/24
Έκθεση προόδου

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την έκθεση προόδου ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Οριζόντια θέματα

8. **Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις συνδυασμένες μεταφορές**  10275/24
Έκθεση προόδου

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την έκθεση προόδου ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο.

Διάφορα

9. α) Έκκληση για ανάληψη δράσης προκειμένου να διασφαλιστεί η επαρκής παρακολούθηση της επέκτασης του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές

11036/1/24 REV 1

Ενημέρωση από την ισπανική αντιπροσωπία, με τη στήριξη της κυπριακής, της ελληνικής, της κροατικής, της ιταλικής, της λιθουανικής, της μαλτέζικης, της πολωνικής, της πορτογαλικής και της ρουμανικής αντιπροσωπίας

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση από την ισπανική αντιπροσωπία, με τη στήριξη της κυπριακής, της ελληνικής, της κροατικής, της ιταλικής, της λιθουανικής, της μαλτέζικης, της πολωνικής, της πορτογαλικής και της ρουμανικής αντιπροσωπίας.

- β) Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση (δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)



- | | |
|--|---|
| i) Κανονισμός για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό 2+ (δέσμη SES2+) | 10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1 |
| ii) Οδηγία σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/EK για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών | 10115/23 |
| iii) Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα | 10126/23 + ADD 1 |
| iv) Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/21/EK για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας | 10103/23 + ADD 1 |
| v) Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2005/35/EK σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία | 10119/23 + ADD 1 |
| vi) Κανονισμός για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών | 9734/23 |
| vii) Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια | 6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1 |

Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση που παρέσχε η Προεδρία.

- γ) **Παρουσίαση της τέταρτης έκθεσης προόδου της πλατφόρμας για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών**
Ενημέρωση από την αυστριακή και την ολλανδική αντιπροσωπία

 10492/24

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση που παρείχαν η αυστριακή και η ολλανδική αντιπροσωπία.

- δ) **Δήλωση της Πράγας για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση στρατηγικών υποδομών μεταφορών**
Ενημέρωση από την τσεχική αντιπροσωπία

 11271/24

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση την ενημέρωση που παρέσχε η τσεχική αντιπροσωπία.

- ε) **Πρόγραμμα εργασίας της αναλαμβάνουσας Προεδρίας**
Ενημέρωση από την Ουγγαρία

-
-  Πρώτη ανάγνωση
-  Δημόσια συζήτηση προταθείσα από την Προεδρία (άρθρο 8 παράγραφος 2 του εσωτερικού κανονισμού του Συμβουλίου)
-  Σημείο βασιζόμενο σε πρόταση της Επιτροπής
-

Αηλώσεις σχετικά με τα νομοθετικά σημεία «B» που περιλαμβάνονται στο έγγραφο 10810/24

**Σχετικά με το
υπ' αριθ. 5
σημείο «B»:**

**Κανονισμός για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής
υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την
τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του
κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010
*Γενική προσέγγιση***

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

«Η Σουηδία υποστηρίζει τους στόχους της πρότασης για τη σιδηροδρομική χωρητικότητα και αναγνωρίζει τις μεγάλες προσπάθειες που κατέβαλε η Προεδρία ώστε να σημειωθεί πρόοδος κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων.

Κατά τις διαπραγματεύσεις στο Συμβούλιο το κείμενο παρεξέκλινε από την αρχική πρόταση της Επιτροπής σε μια σειρά σημαντικών πτυχών και η Σουηδία θεωρεί ότι η γενική προσέγγιση θέτει σε κίνδυνο τους πρωταρχικούς στόχους του κανονισμού, ιδίως τον στόχο να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα. Η Σουηδία ανησυχεί πρωτίστως για τις δυνητικά αρνητικές συνέπειες για τη διεθνή σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία, ιδίως όταν λαμβάνεται επίσης υπόψη η προτεινόμενη κατάργηση του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους.

Προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ικανότητά της να επιτύχει τους στόχους που ορίζονται στην Πράσινη Συμφωνία, είναι απαραίτητη η εύρυθμη λειτουργία του δικτύου διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και θα πρέπει να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς.

Η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εντός του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου πρέπει να γίνεται κατά τρόπο που να βελτιστοποιεί τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου, βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα των υπηρεσιών και καλύπτοντας μεγαλύτερο όγκο κυκλοφορίας. Μια ανεπτυγμένη διαδικασία σχεδιασμού και κατανομής καθώς και ο βελτιωμένος διασυννοριακός συντονισμός αναμένεται να οδηγήσουν σε αποτελεσματικότερη διαχείριση της χωρητικότητας της υποδομής.

Η Σουηδία φρονεί ότι η εφαρμογή λεπτομερούς εθνικής στρατηγικής καθοδήγησης σε ολόκληρο τον κανονισμό θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο για την ανάπτυξη της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας λόγω πολιτικών και προτεραιοτήτων που παρουσιάζουν αποκλίσεις. Σε αντίθεση με τον στόχο της εναρμόνισης, υπάρχει σαφής κίνδυνος να καταλήξουμε σε ένα πιο κατακερματισμένο δίκτυο, το οποίο θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τις αποτελεσματικές και ομαλές διασυννοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Σουηδία πιστεύει επίσης ότι η ύπαρξη ενός κενού διάρκειας δύο ετών ανάμεσα στην κατάργηση του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και τον πρώτο πίνακα δρομολογίων στον νέο κανονισμό για τη σιδηροδρομική χωρητικότητα δημιουργεί σοβαρές ανησυχίες για τη διασυννοριακή εμπορευματική κυκλοφορία.

Για τους παραπάνω λόγους, η Σουηδία δεν είναι σε θέση να στηρίξει τη γενική προσέγγιση και προσβλέπει στη συνέχιση των συζητήσεων κατά τη διάρκεια των διοργανικών διαπραγματεύσεων προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό του κανονισμού για τη σιδηροδρομική χωρητικότητα.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ

«Οι Κάτω Χώρες υποστηρίζουν γενικά τη φιλοδοξία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προωθήσει τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, οι Κάτω Χώρες αναγνωρίζουν πλήρως τη σημασία της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Υποστηρίζουμε την εφαρμογή των αρχών επανασχεδιασμού των πινάκων δρομολογίων, καθώς και την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση των διαδικασιών για τη βελτίωση της κατανομής της σιδηροδρομικής χωρητικότητας.

Ταυτόχρονα, είναι εξαιρετικά σημαντικό ένα κράτος μέλος να διαθέτει επαρκή μέσα για την προώθηση θεμιτών στόχων πολιτικής, ιδίως για τις εγχώριες σιδηροδρομικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, οι Κάτω Χώρες τονίζουν τη σημασία του μέσου «στρατηγικής καθοδήγησης» από τα κράτη μέλη. Σε περίπτωση έλλειψης, κάτι που συμβαίνει συχνά στις Κάτω Χώρες, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν ζωτική σημασία για τη διασφάλιση της συνέχειας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Οι Κάτω Χώρες υποστηρίζουν ότι η εξασφάλιση επαρκούς χωρητικότητας για τις εν λόγω σιδηροδρομικές υπηρεσίες αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τη μεγιστοποίηση της αξίας τους για την κοινωνία.»
