



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. július 4.
(OR. en)

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

TERVEZET – JEGYZŐKÖNYV
AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA
(Közeledés, Távközlés és Energia)
2024. június 18.

1. A napirend elfogadása

A Tanács elfogadta a 10810/24 dokumentumban foglalt napirendet.

2. Az „A” napirendi pontok jóváhagyása

a) Nem jogalkotási tevékenységek jegyzéke 10908/24

A Tanács elfogadta a fent említett dokumentumban szereplő valamennyi „A” napirendi pontot, köztük az elfogadás céljából benyújtott valamennyi nyelvi COR és REV dokumentumot.

b) Jogalkotási tevékenységek jegyzéke (Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján) 11216/24

Közlekedés, távközlés és energia

1. Rendelet az utasok multimodális utazásokkal összefüggő jogairól 10924/24 + COR 1

Jelentés az elért eredményekről

A Coreper (I. rész) által 2024.6.12-én jóváhagyva.

A Tanács nyugtázta az elért eredményekről szóló, a fenti dokumentumban foglalt elnökségi jelentést.

2. Irányelv a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról 11006/24 + COR 1

Jelentés az elért eredményekről

A Coreper (I. rész) által 2024.6.12-én jóváhagyva.

A Tanács nyugtázta az elért eredményekről szóló, a fenti dokumentumban foglalt elnökségi jelentést.

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

Tengeri szállítás

3. Rendelet az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről 10828/24 *Általános megközelítés*

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumban foglalt általános megközelítést.

4. **Irányelv a folyami információs szolgáltatásokról (RIS)**  10824/24
Általános megközelítés

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumban foglalt általános megközelítést.

Szárazföldi közlekedés

5. **Rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről**  10938/24 + COR 1 + ADD 1–2
Általános megközelítés

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumokban foglalt általános megközelítést.

Svédország, illetve Hollandia nyilatkozatot nyújtott be. A két nyilatkozat a mellékletben található.

Nem jogalkotási tevékenységek

Szárazföldi közlekedés

6. **Következtetések az Európai Számvevőszék 04/2024. sz., az uniós közúti közlekedésbiztonsági célkitűzésekről szóló különjelentéséről**  10842/24
Jóváhagyás

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumban foglalt következtetéseket.

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

Szárazföldi közlekedés

7. **Irányelv az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb össztömegének és méreteinek megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról**  10214/24
Jelentés az elért eredményekről

A Tanács nyugtázta az elért eredményekről szóló, a fenti dokumentumban foglalt jelentést.

Horizontális kérdések

8. **Irányelv a kombinált áru fuvarozásról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról**  10275/24
Jelentés az elért eredményekről

A Tanács nyugtázta az elért eredményekről szóló, a fenti dokumentumban foglalt jelentést.

Egyéb

9. a) **Cselekvési felhívás az EU ETS tengeri szállításra való kiterjesztésének megfelelő nyomon követésére**  11036/1/24 REV 1
A spanyol delegáció tájékoztatója a ciprusi, a görög, a horvát, az olasz, a litván, a máltai, a lengyel, a portugál és a román delegáció támogatásával

A Tanács nyugtázta a spanyol delegációnak a ciprusi, a görög, a horvát, az olasz, a litván, a máltai, a lengyel, a portugál és a román delegáció támogatásával nyújtott tájékoztatóját.

- b) **Aktuális jogalkotási javaslatok** (Nyilvános tanácskozás  
az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)
- i. **Rendelet az egységes európai égbolt 2+-ról (a SES2+ csomag)** 10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1
- ii. **Irányelv a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról** 10115/23
- iii. **Irányelv a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról** 10126/23 + ADD 1
- iv. **Irányelv a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelv módosításáról** 10103/23 + ADD 1
- v. **Irányelv a hajók által okozott szennyezésről szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról** 10119/23 + ADD 1
- vi. **Rendelet az 561/2006/EK rendeletnek az alkalmi személyszállítási ágazatban alkalmazott szünetek és pihenőidők tekintetében történő módosításáról** 9734/23
- vii. **Irányelv a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről szóló (EU) 2015/413 irányelv módosításáról** 6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1
Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség által nyújtott tájékoztatást.

- c) **A nemzetközi vasúti személyszállítással foglalkozó platform által elért eredményekről szóló negyedik jelentés ismertetése**
Az osztrák és a holland delegáció tájékoztatója

 10492/24

A Tanács nyugtázta az osztrák és a holland delegáció tájékoztatóját.

- d) **Prágai nyilatkozat a stratégiai közlekedési infrastruktúrák fejlesztéséről és finanszírozásáról**
A cseh delegáció tájékoztatója

 11271/24

A Tanács tudomásul vette a cseh delegáció tájékoztatóját.

- e) **A soron következő elnökség munkaprogramja**
Magyarország tájékoztatója

-
-  első olvasat
-  Nyilvános vita az elnökség javaslatára (a Tanács eljárási szabályzata 8. cikkének (2) bekezdése)
-  A Bizottság javaslatán alapuló napirendi pont
-

Nyilatkozatok a 10810/24 dokumentumban foglalt jogalkotási „B” napirendi pontokhoz

Az 5. „B”

napirendi ponthoz:

Rendelet a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról, a 2012/34/EU irányelv módosításáról és a 913/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

Általános megközelítés

SVÉDORSZÁG NYILATKOZATA

„Svédország támogatja a vasúti kapacitásról szóló javaslat célkitűzéseit, és elismeri azokat a komoly erőfeszítéseket, amelyeket az elnökség fejtett ki a tárgyalások során annak érdekében, hogy eredményeket lehessen elérni.

A Tanácsban folytatott tárgyalások nyomán a szöveg számos fontos szempontból is eltér a Bizottság eredeti javaslatától, és Svédország úgy véli, hogy az általános megközelítés veszélyezteti a rendelet átfogó célkitűzéseinek, így többek között annak az elérését, hogy zökkenőmentes vasúti közlekedést lehessen megvalósítani több hálózatban. Svédország mindenekelőtt amiatt aggódik, hogy a javaslat negatív következményekkel járhat a nemzetközi vasúti árufuvarozásra nézve, különösen akkor, ha figyelembe vesszük a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet javasolt hatályon kívül helyezését is.

Ahhoz, hogy meg lehessen erősíteni az Európai Unió versenyképességét és a zöld megállapodásban meghatározott célok elérésére való képességét, elengedhetetlen a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások jól működő hálózata, és el kell kerülni az európai vasúti piac széttagoltságát.

Az egységes európai vasúti térségen belüli vasúti forgalmat úgy kell irányítani, hogy optimalizáljuk a vasúti hálózat használatát, ami által javul a szolgáltatások minősége, és nagyobb forgalmat tudunk fogadni és lebonyolítani. A tervezési és elosztási folyamat fejlesztésének, valamint a határokon átnyúló koordináció javításának az infrastruktúra-kapacitással való hatékonyabb gazdálkodáshoz kell vezetnie.

Svédország szerint az, hogy a rendelet egésze részletes nemzeti stratégiai iránymutatások alkalmazását teszi lehetővé, az eltérő szakpolitikák és prioritások okán akadályt gördíthet a nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése elé. A harmonizáció céljával ellentétben egyértelműen fennáll a veszélye annak, hogy még széttagoltabb hálózat jön létre, ami veszélyeztetheti a hatékony és zökkenőmentes, határokon átnyúló vasúti szolgáltatásokat az Európai Unióban. Svédország emellett úgy véli, hogy a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet hatályon kívül helyezése és a vasúti kapacitásról szóló új rendelet szerinti első üzemi menetrend közötti kétéves időtartam súlyos problémákat okoz a határokon átnyúló árufuvarozás tekintetében.

Svédország ezért tartózkodik az általános megközelítés támogatásától, és várakozással tekint az elé, hogy az intézményközi tárgyalások keretében folytatódjanak a megbeszélések annak érdekében, hogy ki lehessen aknázni a vasúti kapacitásról szóló rendeletben rejlő összes lehetőséget.”

HOLLANDIA NYILATKOZATA

„Hollandia általánosságban támogatja az Európai Bizottság azon törekvését, hogy előmozdítsa a vasúti személyszállítást és árufuvarozást. Hollandia ezért teljes mértékben elismeri a vasúti infrastruktúra-kapacitás egységes európai vasúti térségben történő használatáról szóló bizottság javaslat jelentőségét. Támogatjuk a menetrend-újratervezési elvek alkalmazását, valamint a folyamatoknak a vasúti kapacitás elosztásának javítása érdekében történő digitalizálását és automatizálását.

Ugyanakkor rendkívül fontos, hogy a tagállamok elegendő eszközzel rendelkezzenek a legitim szakpolitikai célok előmozdításához, különösen a belföldi vasúti közlekedés tekintetében. Ennek megfelelően Hollandia hangsúlyozza, hogy a tagállamok által nyújtott stratégiai iránymutatás fontos eszköz. Szűkös kapacitások esetén, amelyek gyakran előfordulnak Hollandiában, a közszolgáltatási kötelezettségek döntően fontosak ahhoz, hogy biztosítani lehessen a személyszállítási vasúti szolgáltatások folytonosságát. Hollandia fenntartja azt a véleményét, hogy az ilyen vasúti szolgáltatásokhoz szükséges elegendő kapacitás biztosítása fontos feltétele annak, hogy maximalizálni lehessen e szolgáltatások értékét a társadalom számára.”
