



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 4 luglio 2024
(OR. en)

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

PROGETTO DI PROCESSO VERBALE

CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA
(Trasporti, telecomunicazioni e energia)

18 giugno 2024

1. Adozione dell'ordine del giorno

Il Consiglio ha adottato l'ordine del giorno che figura nel documento 10810/24.

2. Approvazione dei punti "A"

a) **Elenco non legislativo** 10908/24

Il Consiglio ha adottato tutti i punti "A" elencati nel documento summenzionato, compresi tutti i documenti linguistici COR e REV presentati per adozione.

b) **Elenco legislativo** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 11216/24

Trasporti, telecomunicazioni e energia

1. **Regolamento relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali**  10924/24 + COR 1

Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori
approvato dal Coreper, parte prima, del 12 giugno 2024

Il Consiglio ha preso atto della relazione della presidenza sullo stato di avanzamento dei lavori che figura nel suddetto documento.

2. **Direttiva sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida**  11006/24 + COR 1

Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori
approvato dal Coreper, parte prima, del 12 giugno 2024

Il Consiglio ha preso atto della relazione della presidenza sullo stato di avanzamento dei lavori che figura nel suddetto documento.

Deliberazioni legislative

(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

Trasporti marittimi

3. **Regolamento relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002**  10828/24

Orientamento generale

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale che figura nel suddetto documento.

4. **Direttiva relativa ai servizi d'informazione fluviale (RIS)**  10824/24
Orientamento generale

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale che figura nel suddetto documento.

Trasporti terrestri

5. **Regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010**  10938/24 + COR 1 + ADD 1-2
Orientamento generale

Il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale che figura nei suddetti documenti.

La Svezia e i Paesi Bassi hanno presentato dichiarazioni che figurano nell'allegato.

Attività non legislative

Trasporti terrestri

6. **Conclusioni sulla relazione speciale n. 04/2024 della Corte dei conti europea sugli obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale**  10842/24
Approvazione

Il Consiglio ha approvato le conclusioni che figurano nel suddetto documento.

Deliberazioni legislative

(Deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

Trasporti terrestri

7. **Direttiva che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali, le dimensioni massime e i pesi massimi**  10214/24
Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

Il Consiglio ha preso atto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori che figura nel suddetto documento.

Questioni orizzontali

8. **Direttiva che modifica la direttiva 92/106/CEE del Consiglio sui trasporti combinati**  10275/24
Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

Il Consiglio ha preso atto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori che figura nel suddetto documento.

Varie

9. a) **Invito ad agire per garantire un adeguato monitoraggio dell'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo** 11036/1/24 REV 1

Informazioni fornite dalla delegazione spagnola, appoggiata dalle delegazioni cipriota, croata, greca, italiana, lituana, maltese, polacca, portoghese e rumena

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla delegazione spagnola, appoggiata dalle delegazioni cipriota, croata, greca, italiana, lituana, maltese, polacca, portoghese e rumena.

- b) **Attuali proposte legislative** (deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea) 11036/1/24 REV 1
- i) **Regolamento relativo al cielo unico europeo II + (pacchetto SES II+)** 10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1
 - ii) **Direttiva recante modifica della direttiva 2009/18/CE in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo** 10115/23
 - iii) **Direttiva recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo** 10126/23 + ADD 1
 - iv) **Direttiva recante modifica della direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera** 10103/23 + ADD 1
 - v) **Direttiva che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi** 10119/23 + ADD 1
 - vi) **Regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le interruzioni e i periodi di riposo nel settore del trasporto occasionale di passeggeri** 9734/23
 - vii) **Direttiva che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale** 6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1
- Informazioni fornite dalla presidenza*

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- c) **Presentazione della quarta relazione sullo stato di avanzamento della piattaforma per il trasporto ferroviario internazionale di passeggeri** ☐ 10492/24
Informazioni fornite dalle delegazioni austriaca e dei Paesi Bassi

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalle delegazioni austriaca e dei Paesi Bassi.

- d) **Dichiarazione di Praga sullo sviluppo e il finanziamento delle infrastrutture di trasporto strategiche** ☐ 11271/24
Informazioni fornite dalla delegazione ceca

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla delegazione ceca.

- e) **Programma di lavoro della presidenza entrante**
Informazioni fornite dall'Ungheria

-
- ❶ Prima lettura
- ☐ Dibattito pubblico proposto dalla presidenza (articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio)
- ☐ Punto basato su una proposta della Commissione
-

Dichiarazioni relative ai punti "B" legislativi di cui al documento 10810/24

Punto 5 dell'elenco dei punti "B": **Regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010**
Orientamento generale

DICHIARAZIONE DELLA SVEZIA

"La Svezia sostiene gli obiettivi della proposta relativa alla capacità ferroviaria e riconosce i considerevoli sforzi compiuti dalla presidenza per compiere progressi nel corso dei negoziati.

Duranti i negoziati in sede di Consiglio il testo si è discostato dalla proposta originaria della Commissione per quanto riguarda diversi aspetti importanti e la Svezia ritiene che l'orientamento generale metta a rischio gli obiettivi generali del regolamento, in particolare l'obiettivo di consentire un traffico ferroviario senza soluzione di continuità su più di una rete. La Svezia è preoccupata innanzitutto per le conseguenze potenzialmente negative per il traffico merci internazionale su rotaia, in particolar modo se si considera anche la proposta di abrogare il regolamento sui corridoi ferroviari.

Al fine di rafforzare la competitività dell'Unione europea e la sua capacità di conseguire gli obiettivi definiti nel Green Deal, è essenziale disporre di una rete ben funzionante per i servizi ferroviari internazionali di trasporto merci ed è opportuno evitare la frammentazione del mercato ferroviario europeo.

Il traffico ferroviario all'interno dello spazio ferroviario europeo unico deve essere gestito in modo da ottimizzare l'uso della rete ferroviaria, migliorando così la qualità dei servizi e consentendo volumi maggiori di traffico. Lo sviluppo di un processo di pianificazione e assegnazione e il miglioramento del coordinamento transfrontaliero dovrebbero portare a una gestione più efficiente della capacità di infrastruttura.

La Svezia ritiene che l'applicazione di orientamenti strategici nazionali dettagliati in tutto il regolamento potrebbe rappresentare un ostacolo per lo sviluppo del traffico ferroviario internazionale a causa di politiche e priorità divergenti. In contrapposizione all'obiettivo dell'armonizzazione sussiste un chiaro rischio di maggiore frammentazione della rete, il che potrebbe compromettere l'efficienza e la fluidità dei servizi ferroviari transfrontalieri nell'Unione europea. La Svezia ritiene altresì che lasciare un intervallo di due anni tra l'abrogazione del regolamento sui corridoi ferroviari e il primo orario di servizio previsto dal nuovo regolamento sulla capacità ferroviaria dia adito a serie preoccupazioni relativamente al traffico merci transfrontaliero.

Per questi motivi la Svezia si astiene dal sostenere l'orientamento generale e attende con interesse di proseguire le discussioni nel quadro dei negoziati interistituzionali al fine di realizzare appieno il potenziale del regolamento sulla capacità ferroviaria."

DICHIARAZIONE DEI PAESI BASSI

"In linea generale i Paesi Bassi sostengono l'ambizione della Commissione europea di promuovere il trasporto ferroviario di passeggeri e merci. I Paesi Bassi riconoscono pertanto appieno l'importanza della proposta della Commissione relativa all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico. Sosteniamo l'applicazione dei principi del "Timetable Redesign" (ridefinizione dell'orario di servizio), come anche la digitalizzazione e l'automazione dei processi al fine di migliorare l'assegnazione della capacità ferroviaria.

Allo stesso tempo è della massima importanza che gli Stati membri dispongano di strumenti sufficienti per promuovere legittimi obiettivi strategici, soprattutto per il trasporto ferroviario nazionale. Di conseguenza i Paesi Bassi sottolineano l'importanza dello strumento costituito dagli "orientamenti strategici" degli Stati membri. In caso di carenze, che si verificano spesso nei Paesi Bassi, gli obblighi di servizio pubblico sono essenziali per poter garantire la continuità dei servizi ferroviari ai passeggeri. I Paesi Bassi sostengono che la garanzia di una capacità sufficiente per detti servizi ferroviari sia una condizione importante per poterne massimizzare il valore per la società."
