



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 juli 2024
(OR. en)

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

UTKAST TILL PROTOKOLL
EUROPEISKA UNIONENS RÅD
(transport, telekommunikation och energi)
18 juni 2024

1. Godkännande av dagordningen

Rådet godkände dagordningen i dokument 10810/24.

2. Godkännande av A-punkterna

a) Icke lagstiftande verksamhet 10908/24

Rådet antog alla A-punkter i dokumentet ovan, inbegripet alla språkliga COR- och REV- dokument som hade lagts fram för antagande.

b) Lagstiftning (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen) 11216/24

Transport, telekommunikation och energi

1. Förordningen om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor 10924/24 + COR 1

Lägesrapport

godkänt av Coreper I den 12 juni 2024

Rådet noterade ordförandeskapets lägesrapport, som återges i ovannämnda dokument.

2. Direktivet om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer 11006/24 + COR 1

Lägesrapport

godkänt av Coreper I den 12 juni 2024

Rådet noterade ordförandeskapets lägesrapport, som återges i ovannämnda dokument.

Lagstiftningsöverläggningar

(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

Sjötransport

3. Förordningen om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002 10828/24

Allmän riktlinje

Rådet enades om en allmän riktlinje, som återges i ovannämnda dokument.

4. **Direktivet om flodinformationstjänster (RIS)**  10824/24
allmän riktlinje

Rådet enades om en allmän riktlinje, som återges i ovannämnda dokument.

Landtransport

5. **Förordningen om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010**  10938/24 + COR 1 + ADD 1-2
Allmän riktlinje

Rådet enades om en allmän riktlinje, som återges i ovannämnda dokument.

Sverige och Nederländerna gjorde uttalanden som återfinns i bilagan.

Icke lagstiftande verksamhet

Landtransport

6. **Slutsatser om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 04/2024 om EU:s trafiksäkerhetsmål**  10842/24
Godkännande

Rådet godkände slutsatserna, som återges i ovannämnda dokument.

Lagstiftningsöverläggningar

(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

Landtransport

7. **Direktivet om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter**  10214/24
Lägesrapport

Rådet noterade lägesrapporten, som återges i ovannämnda dokument.

Övergripande frågor

8. **Direktivet om ändring av rådets direktiv 92/106/EEG om kombinerade transporter**  10275/24
Lägesrapport

Rådet noterade lägesrapporten, som återges i ovannämnda dokument.

Övriga frågor

9. a) **Uppmaning att vidta åtgärder för att på lämpligt sätt övervaka utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter**

 11036/1/24 REV 1

Information från den spanska delegationen, med stöd av den cypriotiska, grekiska, kroatiska, italienska, litauiska, maltesiska, polska, portugisiska och rumänska delegationen

Rådet noterade informationen från den spanska delegationen, med stöd av den cypriotiska, grekiska, kroatiska, italienska, litauiska, maltesiska, polska, portugisiska och rumänska delegationen.

b) **Aktuella lagstiftningsförslag** (offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)



- | | |
|--|---|
| i) Förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet (SES2+-paketet) | 10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1 |
| ii) Direktivet om ändring av direktiv 2009/18/EG om utredning av olyckor i sjötransportsektorn | 10115/23 |
| iii) Direktivet om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll | 10126/23 + ADD 1 |
| iv) Direktivet om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser | 10103/23 + ADD 1 |
| v) Direktivet om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg | 10119/23 + ADD 1 |
| vi) Förordningen om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller raster och vila inom sektorn för tillfällig persontransport | 9734/23 |
| vii) Direktivet om ändring av direktiv (EU) 2015/413 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott | 6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1 |

Information från ordförandeskapet

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet.

- c) **Presentation av den fjärde lägesrapporten om plattformen för internationella persontransporter på järnväg (IRP)**
Information från den österrikiska och den nederländska delegationen

 10492/24

Rådet noterade informationen från den österrikiska och den nederländska delegationen.

- d) **Pragförklaringen om utveckling och finansiering av strategisk transportinfrastruktur**
Information från den tjeckiska delegationen

 11271/24

Rådet noterade informationen från den tjeckiska delegationen.

- e) Det tillträdande ordförandeskapets arbetsprogram
Information från Ungern



Första behandlingen



Offentlig debatt på förslag av ordförandeskapet (artikel 8.2 i rådets arbetsordning)



Punkt baserad på ett förslag från kommissionen

Uttalanden till B-punkter om lagstiftande verksamhet i dok. 10810/24**Till B-punkt 5:**

Förordningen om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010
Allmän riktlinje

UTTALANDE FRÅN SVERIGE

”Sverige stöder målen i förslaget om järnvägskapacitet och värdesätter de stora ansträngningar som ordförandeskapet gjort för att åstadkomma framsteg under förhandlingarna.

Under förhandlingarna i rådet har texten avvikit från kommissionens ursprungliga förslag i flera viktiga avseenden, och Sverige anser att den allmänna riktlinjen äventyrar förordningens övergripande mål, särskilt målet att möjliggöra sömlös järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät. Sverige är först och främst oroat över de möjliga negativa konsekvenserna för den internationella godstrafiken på järnväg, särskilt när man också betänker förslaget att upphäva förordningen om godskorridorer.

För att stärka Europeiska unionens konkurrenskraft och dess förmåga att uppnå målen i den gröna given är ett välfungerande nät för internationella godstransporter på järnväg avgörande, och en fragmentering av den europeiska järnvägsmarknaden bör undvikas.

Järnvägstrafiken inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet måste förvaltas på ett sätt som optimerar användningen av järnvägsnätet och därigenom förbättrar kvaliteten på tjänsterna och klarar större trafikvolym. En utvecklad planerings- och tilldelningsprocess samt förbättrad gränsöverskridande samordning bör leda till en effektivare förvaltning av infrastrukturkapaciteten.

Sverige anser att tillämpningen av detaljerad nationell strategisk vägledning i hela förordningen skulle kunna utgöra ett hinder för utvecklingen av internationell järnvägstrafik på grund av skillnader i politik och prioriteringar. I motsats till harmoniseringsmålet finns det en uppenbar risk för att vi kommer få ett mer fragmenterat nät, vilket skulle kunna äventyra en effektiv och sömlös gränsöverskridande järnvägstrafik i Europeiska unionen. Sverige anser också att ett uppehåll på två år mellan upphävandet av förordningen om godskorridorer och den första tågplanen i den nya förordningen om järnvägskapacitet skapar allvarliga problem för den gränsöverskridande godstrafiken.

Därför avstår Sverige från att stödja den allmänna riktlinjen och ser fram emot att fortsätta diskussionerna vid de interinstitutionella förhandlingarna i syfte att uppnå den fulla potentialen med förordningen om järnvägskapacitet.”

UTTALANDE FRÅN NEDERLÄNDERNA

”I allmänhet stöder Nederländerna Europeiska kommissionens ambition att främja järnvägstransporter av passagerare och gods. Nederländerna erkänner därför till fullo vikten av kommissionens förslag om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Vi stöder tillämpningen av TTR-principerna och digitaliseringen och automatiseringen av processer för att förbättra tilldelningen av järnvägskapacitet.

Samtidigt är det av yttersta vikt att en medlemsstat har tillräckliga instrument för att främja legitima politiska mål, särskilt för inhemska järnvägstransporter. Nederländerna betonar därför vikten av instrumentet för ’strategisk vägledning’ från medlemsstaternas sida. I händelse av begränsningar, som ofta förekommer i Nederländerna, är skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster avgörande för att garantera passagerarna kontinuitet i järnvägstrafiken. Nederländerna vidhåller att säkerställande av tillräcklig kapacitet för sådan järnvägstrafik är en viktig förutsättning för att maximera dess värde för samhället.”
