

Vortrag an den Ministerrat

Bericht über die Tagung des Rates der Europäischen Union (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 4. Dezember 2023 in Brüssel

Am 4. Dezember 2023 fand die formelle Tagung des Rates Verkehr, Telekommunikation und Energie unter spanischem Vorsitz (Òscar Puente, Minister für Verkehr und nachhaltige Mobilität) statt. Bei der Ratstagung wurden ausschließlich Dossiers aus dem Verkehrsbereich behandelt. Österreich war bei diesem Treffen durch FBM Leonore Gewessler vertreten. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

LANDVERKEHR

Der Rat nahm eine allgemeine Ausrichtung zur **RL über den Führerschein zur Änderung der RL (EU) 2022/2561, der VO (EU) 2018/1724 und zur Aufhebung der RL 2006/126/EG und der VO (EU) Nr. 383/2012**, zur **RL zur Änderung der RL (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte** und zur **VO zur Änderung der VO (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich Unterbrechungen und Ruhezeiten im Personengelegenheitsverkehr** an.

Die allgemeine Ausrichtung zur RL über den Führerschein und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrsstrafen wurde von mir unterstützt. Zur Führerschein-RL brachte ich vor, dass die Revision der RL zwar grundsätzlich begrüßt werde, die Erwartungen an konkrete Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, jedoch höher waren.

Ich hob positiv hervor, dass einige zentrale Anliegen von AT erfreulicherweise in den Kompromissvorschlägen berücksichtigt wurden, wie das Absehen von unverhältnismäßigen Einschränkungen für ältere Menschen, die Beibehaltung der Umschreibeverpflichtung ab dem 19.01.2033 und die Vereinfachungen bei der

theoretischen Führerscheinprüfung im Zusammenhang mit den Sprachbarrieren sowie die Erleichterungen bei der Automatikbeschränkung.

Hinsichtlich der allgemeinen Ausrichtung zur VO über die Lenk- und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr enthielt ich mich der Stimme. Ich dankte dem VS für die erzielten Fortschritte bei der Überarbeitung des Vorschlags, der versuche, einen Ausgleich zwischen den Interessen der Betreiber:innen, des Lenkpersonals und der Reisenden bei der flexibleren Verteilung der Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten zu schaffen. Österreich habe sich dabei stets für wirksame Schutzmaßnahmen wie insbesondere die Einschränkung der maximalen Lenkzeit pro Tag als Voraussetzung für die flexibleren Lenkpausen eingesetzt. Ich erklärte, dass die Sicherstellung des Schutzes der Fahrzeuglenker:innen im vorliegenden Kompromisstext aber nicht weit genug gehe und ich andere Lösungen in Bezug auf das Fahrtenbuch bevorzugt hätte. Als positive Neuerung hob ich die Änderungen in Bezug auf die Verfolgbarkeit bei Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten hervor, welche eine wesentliche Verbesserung für den Vollzug darstelle.

Bei der **RL zur Änderung der RL 96/53/EG über Gewichte und Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge** wurde der Fortschrittsbericht vom Rat zur Kenntnis genommen. Der VS erklärte, dass die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung verfrüht sei, da die MS noch viele offene Fragen und Bedenken hätten. Auch werde der Vorschlag unter Berücksichtigung des nunmehr vorliegenden Vorschlags zur RL über den kombinierten Verkehr weiter geprüft. Die EK betonte die Wichtigkeit des Vorschlags in Bezug auf die Verbesserung der Effizienz des Straßenverkehrs und der rascheren Förderung emissionsfreier Lkw.

Ich dankte dem VS für den Fortschrittsbericht und brachte vor, die Förderung emissionsfreier Antriebe im Straßengüterverkehr und die rasche Einführung dieser Fahrzeuge zu unterstützen. Dennoch wies ich auf die weiterhin bestehende Ablehnung von AT hinsichtlich jeglicher Gewichts- und Dimensionserhöhung von Fahrzeugen hin. Ich erklärte, dass neben den zusätzlichen Milliardeninvestitionen in die Infrastruktur und den negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit eine Erhöhung von Gewichten und Abmessungen eine enorme Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit zu Lasten der Schiene zur Folge hätte. Weiters seien negative Auswirkungen auf die Umwelt durch zB erhöhte Intervalle für Reparaturarbeiten an der Infrastruktur zu befürchten.

SEEVERKEHR

Der Rat nahm eine allgemeine Ausrichtung zur **RL 2009/16/EG über die Hafensaatkontrolle**, zur **RL zur Änderung der RL 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe**, zur **RL zur Änderung der RL 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten** und zur **RL zur Änderung der RL 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr** an.

INTERMODALER VERKEHR

Zur **VO über die Erfassung der Treibhausgasemissionen von Verkehrsdiensten** nahm der Rat ebenfalls eine allgemeine Ausrichtung an. Der VS wies auf das Ziel der VO hin, nämlich die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsdienste. Die EK behielt sich ihre endgültige Entscheidung vor.

Ich begrüßte den Vorschlag, insbesondere die Offenlegung der Emissionsdaten, um klimafreundliche Entscheidungen von Unternehmer:innen und Verbraucher:innen zu fördern. Diese Maßnahme bedeute einen weiteren Schritt für mehr Transparenz und gegen „Greenwashing“ auf europäischer Ebene. Eine EU-weit einheitliche Methodik durch die Referenz auf eine ISO-Norm ermögliche einen Vergleich zwischen den Verkehrsträgern und führe zu einer verstärkten Nachfrage nach nachhaltigeren Transportlösungen. Die Methode der Emissionsberechnung sei von zentraler Bedeutung.

Ich begrüßte daher Artikel 18, der die Möglichkeit der EK zur Evaluierung der Emissionsberechnung festlegt, sodass nach einer Anlaufphase gegebenenfalls angemessene Adaptierungen und weitere Maßnahmen vorgeschlagen werden können.

SONSTIGES

Unter „Sonstiges“ informierte der VS über den Sachstand zur **Überarbeitung der VO über Leitlinien der Union für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)**, zur **VO über den einheitlichen europäischen Luftraum 2 + (SES2+-Paket)** und zur **RL über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust**.

Die EK begrüßte die erzielten Fortschritte und sprach ihre Hoffnung auf eine allgemeine Ausrichtung zur RL über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust unter BE VS aus.

Die EL, IT, HR, MT, PT und CY Delegationen informierten über die **Umsetzung der EHS-RL – Wichtige Fragen für den Seefrachtverkehr** und äußerten ihre Bedenken betreffend negative Auswirkungen für EU-Häfen durch die Einbeziehung des Seeverkehrs in die RL. Die EK versprach zu evaluieren, ob es tatsächlich zu negativen Auswirkungen komme und gegebenenfalls eine Änderung RL vorzuschlagen.

Die NL Delegation, unterstützt von AT und BE, informierte über das Problem betreffend **Ermüdung unter europäischen Pilot:innen**. Es gebe vermehrt Berichte, wonach Vorschriften der EASA nicht ausreichend eingehalten würden. Die EK und die EASA seien daher aufgefordert, das Thema der Ermüdungserscheinungen eingehender zu behandeln. Ich dankte der NL Delegation für das Vorbringen dieses wichtigen Themas und sicherte zu, die Behandlung im Rahmen der nächsten Sitzung des EASA Management Boards zu unterstützen. Es brauche nämlich eine intensive Auseinandersetzung mit dieser Problematik, um etwaige Versäumnisse oder Missstände zu identifizieren und damit auch weiterhin die Sicherheit der europäischen Luftfahrt zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wies ich auch auf die Notwendigkeit von sozialer Nachhaltigkeit im Luftverkehr hin und erklärte, dass hohe soziale Standards für Luftfahrtpersonal generell sichergestellt werden müssen und nicht durch eine Zunahme von atypischen Beschäftigungsmodellen und Umgehungskonstrukten untergraben werden dürfen. Zu diesem Zweck solle vor allem die Revision der Luftverkehrsdienste-VO dafür genützt werden, künftig auch soziale Aspekte in der Luftfahrt verstärkt zu berücksichtigen und ein Vorgehen gegen Sozialdumping und andere missbräuchliche Praktiken zu erleichtern. Die EK teilte mit, dass mit den Vorschriften der EASA Flight Time Limitation-Regulation (FTL-Regulation) bereits strenge Auflagen in Kraft seien und diese auch regelmäßig auf ihre Einhaltung hin überprüft würden. Eine aktuelle Studie habe die gegenständlichen EASA-Vorschriften als adäquat befunden. Die EK arbeite jedoch aktuell an einem Vorschlag für mögliche Anpassungen in der FTL-Regulation, insbesondere im Hinblick auf Dienstzeiten von Pilot:innen in den Nachtstunden. Man beabsichtige, diesen Vorschlag noch vor Sommer 2024 zu veröffentlichen.

Über die **strategische Rolle der Alpen für die europäische Verkehrsanbindung** informierte die IT Delegation. Es brauche hier stärkerer Partnerschaften und Europa müsse sich dem Problem der Logistik annehmen. Das Ökosystem sei anfällig und die Auswirkungen betreffen nicht nur die Alpenstaaten. Daher bedürfe es einer stärkeren Koordinierung zwischen den MS beim grenzüberschreitenden Verkehr.

Ich führte aus, dass der Klimawandel zu gehäuft auftretenden Extremwetterereignissen, gerade auch in den Alpen, führe. Damit gingen auch Verkehrsbeschränkungen einher und

es müssten Wege gefunden werden, wie mit dieser Situation umzugehen sei. Die Infrastruktur müsse generell resilienter werden und hier seien alle MS gefordert. Gerade in den Alpen gebe es aufgrund der topografischen Struktur natürliche Kapazitätsgrenzen. Auch deshalb brauche es eine konsequente Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Die jüngsten Sperren von Alpenübergängen unterstrichen, dass eine zwischenstaatliche und multimodale Abstimmung gerade auf operativer Ebene sehr wichtig sei. Ich verwies auf die verschiedenen Strukturen und Arbeitsgruppen zwischen den Ministerien und den Infrastrukturbetreibern und führte als Beispiel die Simplon-Allianz oder den Zürich-Prozess an. Diese Strukturen sollen auch künftig genutzt werden, um Instandhaltungsmaßnahmen abzustimmen und auf Naturereignisse rasch reagieren zu können.

Der VS und die EK stimmten IT zu, dass dieses Thema alle MS betreffe. Die EK teilte mit, weiterhin in die CEF (Connecting Europe Facility) zu investieren und wies auf die zusätzliche Unterstützung für den Brenner Basistunnel in Höhe von 700 Mio. € hin.

Informationen zu den **Auswirkungen des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Ukraine über die Beförderung von Gütern auf der Straße auf den Verkehrssektor** gab es von der PL, HU und SK Delegation. Sie betonten, weiterhin die UA zu unterstützen und unterstrichen die Notwendigkeit der Lösung der Blockaden.

Abschließend präsentierte BE das **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes** und nannte als Schwerpunktbereiche den Grünen Verkehr (Verkehrsverlagerung und aktive Mobilität), den intelligenten Verkehr (Unterstützung von Innovation und des digitalen Wandels, der niemanden zurücklässt), den sozialen Verkehr (Verbesserung von sozialen Bedingungen und Verantwortung) sowie den sicheren Verkehr (Straßen- und maritime Verkehrssicherheit). Hinsichtlich der legislativen Arbeit wies BE auf anstehende bzw. offene Trilogie hin, die man in den ersten Monaten des BE VS jedenfalls prioritär behandeln werde, dies betreffe die eben verabschiedeten Dossiers zur Straßenverkehrssicherheit und zu maritimem Verkehr und, falls notwendig, TEN-V und SES2+. Weitere Prioritäten seien die VO zu Kapazitätsmanagement (Schiene), zu Maßen und Gewichten in Verbindung mit Kombiniertem Verkehr und der Vorschlag zu Passagierrechten sowie zu den Flussinformationssystemen.

Ich stelle daher den

Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

28. Juni 2024

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin