

Vortrag an den Ministerrat

Bericht über die Tagung des Rates der Europäischen Union (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 09. Dezember 2021 in Brüssel

Am 09. Dezember 2021 fand die formelle Tagung des Rates Verkehr, Telekommunikation und Energie unter slowenischem Vorsitz statt. Bei der Ratstagung wurden ausschließlich Dossiers aus dem Verkehrsbereich behandelt. Österreich war bei diesem Treffen durch den stellvertretenden Ständigen Vertreter Österreichs bei der EU, MMag. Gregor Schusterschitz vertreten.

Eingangs nahm der Rat ohne Aussprache einen Fortschrittsbericht des slowenischen Vorsitzes zur Kenntnis, der einen Überblick über die bisherigen Arbeiten im Rat zum „**Fit for 55“-Paket** gibt.

Der Rat führte anschließend anhand eines vom Vorsitz vorgelegten Fortschrittsberichts eine Orientierungsdebatte über den Vorschlag zur **Verordnung über einen nachhaltigen Luftverkehr („ReFuelEU Aviation“)**. Der Vorsitz verwies auf die Fortschritte der Verhandlungen und hielt fest, dass nachhaltige Flugkraftstoffe ein wesentlicher Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors wären. Themen wie die Fragen des Ambitionsniveaus und der zulässigen Kraftstoffe wären gegenwärtig die zentralen Diskussionspunkte. Die EK verwies auf das ehrgeizige Ambitionsniveau ihres Vorschlags und wolle auf die innovativsten Technologien setzen, d.h. auf synthetische Treibstoffe und die fortschrittlichsten Biokraftstoffe. Hinsichtlich des Ambitionsniveaus der Beimischverpflichtung sprachen sich mehrere MS (darunter auch AT) für höhere Beimischquoten als von der EK vorgeschlagen aus und hoben dabei auch die Ziele für synthetische Kraftstoffe hervor. Einige MS hingegen sprachen sich für einen weniger ehrgeizigen Zeitplan zur Einführung der Beimischverpflichtung aus und äußerten Bedenken zu Kosten und Verfügbarkeit der Kraftstoffe. Auch zur Frage der zulässigen Kraftstoffe zeigten sich im Wesentlichen zwei Lager. Während mehrere MS (so auch AT) die von der EK vorgeschlagene Einschränkung der Biokraftstoffe auf Teil A und B des

Anhang 9 der RL über Erneuerbare Energien begrüßten, sprachen sich andere für einen breiteren Ansatz aus. In Bezug auf die vorgeschlagene Tankverpflichtung auf EU Flughäfen äußerten sich einige MS kritisch, AT hingegen begrüßte diese grundsätzlich als „Anti-Tankering Maßnahme“, verwies aber wie einige andere MS auch auf die Notwendigkeit der Klärung der Kontrolle dieser Maßnahme.

Der Rat nahm den Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Der Rat führte anhand eines weiteren vom Vorsitz vorgelegten Fortschrittsberichts eine Orientierungsdebatte über den Vorschlag für eine **Verordnung über die Verwendung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe im Seeverkehr („FuelEU Maritime“)**. Die EK verwies hierzu auf das Ziel, die Treibhausgas (THG)-Emissionen des Verkehrs bis 2050 um 90% zu senken, wozu es einer Erhöhung des Anteils nachhaltiger, kohlenstoffarmer Kraftstoffe bedürfe. Die MS unterstützten den Vorschlag der EK grundsätzlich, wobei sich ein gespaltenes Meinungsbild zu den Vorgaben zur THG-Intensität, zur Einbeziehung internationaler Fahrten und zur Landstrom-Nutzung ergab. Viele MS traten für eine globale Regelung im Rahmen der International Maritime Organisation (IMO) ein. Auch bei diesem Vorschlag kritisierten einige MS das ihrer Ansicht nach zu hohe Ambitionsniveau, während andere MS die Zielsetzungen begrüßten bzw. sogar für noch ambitioniertere Ziele eintraten.

Der Rat nahm den Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Der Rat führte schließlich anhand eines vom Vorsitz vorgelegten Fortschrittsberichts eine Orientierungsdebatte über den Vorschlag für eine **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der RL 2014/94/EU (AFIR)**. Viele MS sprachen sich für eine vorsichtige und schrittweise Vorgangsweise bei den Mindestzielen für schwere Nutzfahrzeuge aus, da die Entwicklung von batterie- und wasserstoffbetriebenen LKW erst am Beginn stehe. Zahlreiche MS (darunter AT) verwiesen hingegen auf die Beschleunigung dieser Entwicklungen, wofür es im Hinblick auf Planungssicherheit einen zielgerichteten Ausbau von Ladeinfrastrukturen erfordere. AT verwies in diesem Zusammenhang auf die hohe Marktakzeptanz an elektrischen PKW und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) in AT und der daraus resultierenden Notwendigkeit, ambitionierte Mindestziele festzulegen. Daher würden die vorgeschlagenen Mindestziele für PKW und LNF die unterste Grenze darstellen.

Der Rat nahm auch diesen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Der Vorsitz berichtete unter „**Sonstiges**“ über eine vorläufige Einigung mit dem Parlament über den Vorschlag für eine **RL zur Änderung der RL 2006/1/EG über die Verwendung gemieteter Fahrzeuge** sowie von zwei politischen Trilogern zu den **Verordnungen zum einheitlichen europäischen Luftraum 2+**, die jedoch noch keine Einigung gebracht haben. Der Vorsitz informierte weiters über den Sachstand der Verhandlungen hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines **globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union**.

Die belgische Delegation präsentierte eine Informationsnote über „**Neue Trends im Straßengüterverkehr: Inflation der Anzahl der Fahrerbescheinigungen für Fahrer aus Drittländern – eine Herausforderung hinsichtlich der sozialen Bedingungen und der Verkehrsverlagerung**“ und wies (unterstützt von AT) darauf hin, dass die Ziele und Errungenschaften des ersten Mobilitätspaketes sichergestellt sein müssen und nicht durch die dargelegten Praktiken gefährdet werden dürfen.

Die Republik Zypern verwies auf die gemeinsame Erklärung einiger MS zum Thema **Konnektivität im Luftverkehr** vom Juni 2021, in der ein spezifischer Plan für die langfristige Erholung des Sektors unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zur Dekarbonisierung und der sozialen Dimension betont wurde. Die EK informierte anschließend über die **Reiseformulare (PLF)** als wichtiges Instrument für die Ermittlung von Kontaktpersonen von Infizierten und berichtete über die Situation der Beschäftigten im Verkehrssektor. Abschließend informierte die französische Delegation über das **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes und hob dabei die** Prioritäten der Dekarbonisierung der Verkehrsträger, die Stärkung der Attraktivität des Verkehrssektors vor allem im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen sowie die Forcierung von Innovation im Sektor hervor.

Ich stelle den

Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

28. Jänner 2022

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin