



Rat der
Europäischen Union

195477/EU XXVII.GP
Eingelangt am 06/09/24

Brüssel, den 4. Juli 2024
(OR. en)

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

ENTWURF EINES PROTOKOLLS
RAT DER EUROPÄISCHEN UNION
(Verkehr, Telekommunikation und Energie)
18. Juni 2024

1. Annahme der Tagesordnung

Der Rat nahm die in Dokument 10810/24 enthaltene Tagesordnung an.

2. Annahme der A-Punkte

a) Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten 10908/24

Der Rat nahm die im oben genannten Dokument enthaltenen A- Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten sprachbezogenen COR- und REV-Dokumente an.

b) Liste der Gesetzgebungsakte (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union) 11216/24

Verkehr, Telekommunikation und Energie

1. Verordnung über Fahr- und Fluggastrechte bei multimodalen Reisen 10924/24 + COR 1

Fortschrittsbericht

vom AStV (1. Teil) am 12.6.2024 gebilligt

Der Rat nahm den im oben genannten Dokument enthaltenen Fortschrittsbericht des Vorsitzes zur Kenntnis.

2. Richtlinie über die unionsweite Wirkung bestimmter Entscheidungen über den Fahrbefähigungsverlust 11006/24 + COR 1

Fortschrittsbericht

vom AStV (1. Teil) am 12.6.2024 gebilligt

Der Rat nahm den im oben genannten Dokument enthaltenen Fortschrittsbericht des Vorsitzes zur Kenntnis.

Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

Seeverkehr

3. Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 10828/24


Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die im oben genannten Dokument enthaltene allgemeine Ausrichtung fest.

4. **Richtlinie über Binnenschifffahrtsweginformationsdienste (RIS)**  10824/24
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die im oben genannten Dokument enthaltene allgemeine Ausrichtung fest.

Landverkehr

5. **Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010**  10938/24 + COR 1 + ADD 1-2
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in den oben genannten Dokumenten enthaltene allgemeine Ausrichtung fest. Schweden und die Niederlande gaben die im Anhang enthaltenen Erklärungen ab.

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

Landverkehr


6. **Schlussfolgerungen zum Sonderbericht Nr. 04/2024 des Europäischen Rechnungshofs über die EU-Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit**  10842/24
Billigung

Der Rat billigte die im oben genannten Dokument wiedergegebenen Schlussfolgerungen.

Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

Landverkehr

7. **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge**  10214/24
Fortschrittsbericht

Der Rat nahm den im oben genannten Dokument enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Horizontale Fragen

8. **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 92/106/EG des Rates über kombinierten Güterverkehr**  10275/24
Fortschrittsbericht

Der Rat nahm den im oben genannten Dokument enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Sonstiges

9. a) **Aufruf zum Handeln zur Gewährleistung einer angemessenen Überwachung der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr**



11036/1/24 REV 1

Informationen der spanischen Delegation, unterstützt von der griechischen, der italienischen, der kroatischen, der litauischen, der maltesischen, der polnischen, der portugiesischen, der rumänischen und der zyprischen Delegation

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der spanischen Delegation, unterstützt von der griechischen, der italienischen, der kroatischen, der litauischen, der maltesischen, der polnischen, der portugiesischen, der rumänischen und der zyprischen Delegation.

b) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)



i) **Verordnung über den einheitlichen europäischen Luftraum 2 + (SES2+-Paket)**

10840/20 + ADD 1
10841/20 + COR 1

ii) **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr**

10115/23

iii) **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle**

10126/23 + ADD 1

iv) **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten**

10103/23 + ADD 1

v) **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe**

10119/23 + ADD 1

vi) **Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten im Personengelegensverkehr**


9734/23

vii) **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**

6792/23 + COR 1
+ ADD 1
+ ADD 1 COR 1

Informationen des Vorsitzes

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen des Vorsitzes.




- c) **Vorstellung des vierten Fortschrittsberichts der Plattform für den Internationalen Schienenpersonenverkehr**  10492/24
Informationen der österreichischen und der niederländischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen der niederländischen und der österreichischen Delegation zur Kenntnis.

- d) **Prager Erklärung zur Entwicklung und Finanzierung strategischer Verkehrsinfrastrukturen**  11271/24
Informationen der tschechischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen der tschechischen Delegation zur Kenntnis.

- e) **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes**
Informationen Ungarns

-
-  erste Lesung
-  Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)
-  Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags
-

ERKLÄRUNGEN ZU DEN DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDEN B-PUNKTEN IN

DOKUMENT 10810/24

Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Zu B- Punkt 5:

Allgemeine Ausrichtung

ERKLÄRUNG SCHWEDENS

„Schweden unterstützt die Ziele des Vorschlags über die Fahrwegkapazität der Eisenbahn und würdigt die erheblichen Bemühungen des Vorsitzes um Fortschritte bei den Verhandlungen.

Während der Verhandlungen im Rat hat sich der Text in mehreren wichtigen Bereichen vom ursprünglichen Kommissionsvorschlag entfernt, und Schweden ist der Auffassung, dass die allgemeine Ausrichtung die übergeordneten Ziele der Verordnung gefährdet, insbesondere das Ziel, einen nahtlosen Eisenbahnverkehr über mehr als ein Netz zu ermöglichen. Schweden ist in erster Linie besorgt über die potenziell negativen Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Aufhebung der Verordnung über Korridore für den Schienengüterverkehr.

Im Hinblick auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union und ihre Fähigkeit, die Ziele des Grünen Deals zu erreichen, ist ein gut funktionierendes Netz für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste von wesentlicher Bedeutung, und eine Fragmentierung des europäischen Eisenbahnmarktes sollte vermieden werden.

Der Eisenbahnverkehr im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum muss so verwaltet werden, dass die Nutzung des Schienennetzes optimiert wird und somit die Qualität der Dienste verbessert und ein größeres Verkehrsaufkommen ermöglicht wird. Ein besser entwickeltes Planungs- und Zuweisungsverfahren und eine verbesserte grenzüberschreitende Koordinierung sollten zu einer effizienteren Verwaltung der Fahrwegkapazität führen.

Schweden ist der Überzeugung, dass die Anwendung detaillierter nationaler strategischer Leitlinien im gesamten Anwendungsbereich der Verordnung aufgrund unterschiedlicher Strategien und Prioritäten ein Hindernis für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs darstellen könnte. Im Gegensatz zum Ziel der Harmonisierung besteht das eindeutige Risiko, dass dies letztendlich zu einer stärkeren Fragmentierung des Netzes führen wird, die effiziente und nahtlose grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste in der Europäischen Union gefährden könnte. Schweden ist ferner überzeugt, dass der Zweijahreszeitraum zwischen der Aufhebung der Verordnung über Korridore für den Schienengüterverkehr und dem ersten Netzfahrplan in der neuen Verordnung über Fahrwegkapazität zu ernsthaften Problemen für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr führen wird.

Daher sieht Schweden davon ab, die allgemeine Ausrichtung zu unterstützen, und sieht der Fortsetzung der Beratungen im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen erwartungsvoll entgegen, damit das volle Potenzial der Verordnung über die Fahrwegkapazität ausgeschöpft werden kann.“

ERKLÄRUNG DER NIEDERLANDE

„Im Allgemeinen unterstützen die Niederlande das Bestreben der Europäischen Kommission, den Güter- und Personenverkehr auf der Schiene zu fördern. Daher erkennen die Niederlande uneingeschränkt an, wie wichtig der Vorschlag der Kommission zur Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ist. Wir unterstützen die Anwendung der Grundsätze der Fahrplanneugestaltung sowie die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen zur Verbesserung der Zuweisung von Fahrwegkapazität.

Gleichzeitig ist es von größter Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten über ausreichende Instrumente verfügen, um legitime politische Ziele, insbesondere für den inländischen Schienenverkehr, zu fördern. Dementsprechend betonen die Niederlande die Bedeutung des Instruments der ‚strategischen Leitlinien‘ der Mitgliedstaaten. Im Falle von Knappheit, was in den Niederlanden oft der Fall ist, sind die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes von entscheidender Bedeutung, um die Kontinuität des Schienenverkehrs für die Fahrgäste zu gewährleisten. Die Niederlande vertreten die Auffassung, dass die Sicherstellung ausreichender Kapazitäten für solche Schienenverkehrsdienste eine wichtige Voraussetzung für die Maximierung ihres Wertes für die Gesellschaft ist.“
