



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 8. Mai 2012 (08.06)
(OR. en)**

**8027/12
ADD 1**

**PV/CONS 17
TRANS 94
TELECOM 61
ENER 111**

ADDENDUM zum ENTWURF EINES PROTOKOLLS

Betr.: **3156. Tagung des Rates der Europäischen Union (VERKEHR, TELE-
KOMMUNIKATION UND ENERGIE) vom 22. März 2012 in Brüssel**

TAGESORDNUNGSPUNKTE MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN¹

Seite

A-PUNKTE (Dok. 7784/12 PTS A 25)

- Punkt 1: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Übertragung von Aufgaben, die die Durchsetzung von Rechten des geistigen Eigentums betreffen, einschließlich der Zusammenführung von Vertretern des öffentlichen und des privaten Sektors im Rahmen einer Europäischen Beobachtungsstelle für Verletzungen von Rechten des geistigen Eigentums, auf das Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (Marken, Muster und Modelle)..... 3
- Punkt 2: Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1198/2006 des Rates über den Europäischen Fischereifonds hinsichtlich bestimmter Vorschriften zur finanziellen Abwicklung für bestimmte Mitgliedstaaten, die von gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf ihre finanzielle Stabilität betroffen oder bedroht sind..... 3

TAGESORDNUNGSPUNKTE (Dok. 7553/12 OJ/CONS 17 TRANS 79 TELECOM 52 ENER 91)

- Punkt 4: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (erste Lesung)..... 5
- Punkt 5: Flughafenpaket
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG (erste Lesung) 9

o

o o

¹ Beratungen über Gesetzgebungsakte der Union (Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union), sonstige öffentliche Beratungen und öffentliche Aussprachen (Artikel 8 der Geschäftsordnung des Rates).

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

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

A-PUNKTE

- 1. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Übertragung von Aufgaben, die die Durchsetzung von Rechten des geistigen Eigentums betreffen, einschließlich der Zusammenführung von Vertretern des öffentlichen und des privaten Sektors im Rahmen einer Europäischen Beobachtungsstelle für Verletzungen von Rechten des geistigen Eigentums, auf das Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (Marken, Muster und Modelle)**

PE-CONS 80/11 PI 196 CODEC 2506 OC 107

+ REV 1 (sv)

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltenen Abänderungen und erließ den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union; die deutsche Delegation enthielt sich der Stimme. (Rechtsgrundlage: Artikel 118 AEUV).

Erklärung des Rates und der Kommission

"Diese Verordnung kann nicht so ausgelegt werden, dass sie unter Titel V des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union fallende Befugnisse oder Pflichten einschließt oder überträgt."

- 2. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1198/2006 des Rates über den Europäischen Fischereifonds hinsichtlich bestimmter Vorschriften zur finanziellen Abwicklung für bestimmte Mitgliedstaaten, die von gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf ihre finanzielle Stabilität betroffen oder bedroht sind**

PE-CONS 1/12 PECHE 21 CADREFIN 27 CODEC 145 OC 16

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltenen Abänderungen und erließ den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union; die bulgarische Delegation enthielt sich der Stimme. (Rechtsgrundlage: Artikel 43 Absatz 2 AEUV).

Gemeinsame Erklärung der Kommission und des Rates zu den Auswirkungen auf den Haushalt

"Der Rat und die Kommission sind der Auffassung, dass die betreffende Verordnung auch im Zusammenhang mit den Haushaltsbeschränkungen gesehen werden muss, die alle Mitgliedstaaten betreffen und die im EU-Haushalt für die Jahre 2012 und 2013 angemessen berücksichtigt werden sollten.

Alle infolge des Inkrafttretens dieser Verordnung aufgestockten Zahlungsbeträge sollten dergestalt berücksichtigt werden, dass die Kommission bis September 2012 aktualisierte Zahlenangaben hinsichtlich der Mittel für Zahlungen im Rahmen der Rubrik 2 vorlegt und erforderlichenfalls für 2012 eine globale Mittelübertragung vornimmt, vorbehaltlich des sonstigen Bedarfs, der möglicherweise im Rahmen anderer Rubriken des Finanzrahmens besteht, sowie – falls dann noch erforderlich – den Entwurf eines Berichtigungshaushaltsplans ausschließlich für diesen Zweck vorlegt."

Erklärung des Rates zur Kofinanzierung und zur Vorausschau für den Zeitraum 2014-2020

"Der Rat bestätigt, dass der Grundsatz der Kofinanzierung ein Grundprinzip der Gemeinsamen Fischereipolitik darstellt, da er Eigenverantwortung und Verantwortlichkeit gewährleistet und dafür sorgt, dass die Projekte ausgewählt werden, die den größten Zusatznutzen bieten. Jede Lockerung dieses Grundsatzes sollte daher auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben. Mit der jetzt vorgenommenen Änderung, die in Anbetracht der beispiellosen Krise, die die internationalen Finanzmärkte beeinträchtigt, und angesichts des Wirtschaftsabschwungs gerechtfertigt ist, sollte dem Ergebnis der Verhandlungen über das Legislativpaket zur GFP für den nächsten Finanzierungszeitraum nicht vorgegriffen werden."

Erklärung der Republik Bulgarien

- "1. Die Republik Bulgarien hat stets die Auffassung vertreten, dass es zur Lösung der mit der Finanz- und Wirtschaftskrise verbundenen Probleme eines koordinierten Vorgehens auf EU-Ebene bedarf. Die Krise hat die nationalen Haushalte unter Druck gesetzt und behindert die Investitionstätigkeit in der Europäischen Union.
2. Die Republik Bulgarien hat nach wie vor schwerwiegende Vorbehalte gegen den Vorschlag, die Sätze für die Kofinanzierung aus den EU-Fonds für die EU-Mitgliedstaaten, für die ein Finanzhilfeprogramm aufgelegt wurde, vorübergehend anzuheben.
3. Dieses Vorgehen stellt eine Diskriminierung der Mitgliedstaaten dar, die in den Krisenjahren außerordentliche Anstrengungen unternommen haben, um die Finanz- und Haushaltsdisziplin zu wahren, und dadurch nicht in Liquiditätsschwierigkeiten geraten sind. Die vorgeschlagene Regelung hätte zudem Anreize für Anstrengungen disziplinierter Mitgliedstaaten vorsehen müssen. Sie hätte auch die Mitgliedstaaten einbeziehen müssen, die Finanz- und Haushaltsdisziplin üben, aber wegen der Wirtschaftskrise zeitweilig Mühe haben, die Kofinanzierung weiter sicherzustellen.
4. Die Ablehnung eines solchen Vorgehens könnte zu "falschen Anreizen" für diejenigen führen, die keine Finanz- und Haushaltsdisziplin üben. Die Änderung könnte die Mitgliedstaaten möglicherweise davon abhalten, den Stabilitäts- und Wachstumspakt einzuhalten und eine solide und tragfähige Haushaltspolitik zu verfolgen.
5. Dieser Standpunkt ist vom bulgarischen Ministerpräsident auf der Tagung des Europäischen Rates sowie auf den Tagungen des Rates (Allgemeine Angelegenheiten) und des Rates (Wirtschaft und Finanzen) vertreten worden. Er wird auch vom bulgarischen Parlament geteilt."

INTERMODALER VERKEHR

4. **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (erste Lesung)**
- Allgemeine Ausrichtung
15629/3/11 TRANS 276 ECOFIN 688 ENV 778 RECH 336 CODEC 1699
+ REV 3
7537/12 TRANS 77 ECOFIN 243 ENV 201 RECH 85 CODEC 633
+ ADD 1-33

Der Rat klärte die restlichen offenen Fragen und legte eine allgemeine Ausrichtung zu der in Dokument 8047/12 + Addenda enthaltenen Fassung der vorgenannten Verordnung fest.

Ferner vereinbarte er, die folgenden Erklärungen in das vorliegende Protokoll aufzunehmen:

Erklärung Litauens und Rumäniens

Zur indikativen Ausdehnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Nachbarländer

"Im Hinblick auf die allgemeine Ausrichtung des Rates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes behalten sich Litauen und Rumänien das Recht vor, in einem späteren Stadium des Mitentscheidungsverfahrens vorzuschlagen, dass in den Anhang betreffend die indikative Ausdehnung des TEN-V-Netzes auf Nachbarländer die Netze der Drittländer im Rahmen der Östlichen Partnerschaft und der Nördlichen Dimension aufgenommen werden."

Erklärung Sloweniens

"Bei der Annahme der allgemeinen Ausrichtung zur Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes verweist Slowenien darauf, wie wichtig die Liste der Kernnetzkorridore und die diesbezüglichen Bestimmungen im Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" sind.

In Anbetracht der Bedeutung der Korridore für die Planung und Finanzierung der Verwirklichung des TEN-V ist Slowenien der Auffassung, dass die Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" und die Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ein unteilbares Paket formen, und bedauert, dass diese Vorschläge nicht gleichzeitig angenommen werden.

Slowenien trägt zwar die allgemeine Ausrichtung mit, behält sich jedoch das Recht vor, seine Haltung zu dem Vorschlag für eine Verordnung über Leitlinien der Union zu überdenken, solange die Beratungen über die Kernnetzkorridore im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" noch nicht abgeschlossen sind."

Erklärung Italiens

"Italien unterstützt zwar im Großen und Ganzen die Kompromissfassung der allgemeinen Ausrichtung zur Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, weist aber darauf hin, dass die Anhänge an mehreren Stellen geändert werden müssen, um das Wirtschaftswachstum in den Inselregionen der Europäischen Union zu fördern.

1) Einbeziehungen der Verbindungen auf der "letzten Meile"

Aus unserer Sicht sollte den Verbindungen auf der "letzten Meile" und den fehlenden Abschnitten bei den Schienenverbindungen zu den Flughäfen und Häfen ausreichend Beachtung geschenkt werden.

2) Einbeziehung der Häfen von Cagliari und Augusta in das Kernnetz

Diese Häfen erfüllen nicht nur die Anforderung der europäischen Methode an das Güteraufkommen, sondern spielen auch eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft der beiden größten Inseln Italiens.

Der **Hafen von Cagliari** erreicht den für die Einbeziehung in das Kernnetz geltenden Schwellenwert für das Güteraufkommen (24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern). Zunächst müssen wir erklären, dass die staatseigenen Meeresräume und Hafeninfrastrukturen entlang der Küste, die von Nuovo Molo di Levante (der neuen östlichen Hafenmole) bis nach Porto Foxi reicht, nach dem italienischen Dekret vom 6. April 1994, veröffentlicht im italienischen Amtsblatt Nr. 116 vom 20.5.1994) der Hafenbehörde von Cagliari unterstehen. In der nachstehenden Tabelle ist das Güteraufkommen in den Jahren 2006, 2007 und 2008 (ISTAT-Daten in Tausend t) aufgeführt; daraus geht hervor, dass die mit der Kommissionmethode ermittelten Schwellenwerte, nämlich 24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern, erreicht wurden.

ISTAT	2006	2007	2008	DURCHSCHN.	Anteil Massengüter	Anteil Stückgüter	t MASSENGÜTER	t STÜCKGÜTER	INTERPOLATION
Porto Foxi	27 111	26 744	26 407	26 754	100%	0 %	26 754	0	1.10
Cagliari	9 482	9 397	9 040	9 306	15 %	85 %	1 396	7 910	0.65
Insgesamt	36 593	36 141	35 447	36 060	78 %	22 %	28 150	7 910	1.75

Der Hafen von Cagliari liegt auf einer der größten Mittelmeerinseln und ist für die Anbindung der abgelegenen Gebiete an den europäischen Kontinent von großer Bedeutung. Da er über sehr viel Platz, enorme Umschlagskapazitäten und eine günstige geografische Lage (er ist nur 11 [See]meilen von der idealen Route zwischen Gibraltar und Suez entfernt) verfügt, erfüllt er die Anforderungen des Massenhandelsverkehrs, wobei er einer der Hauptumschlagsknotenpunkte im westlichen Mittelmeer ist und – abgesehen von Passagierdiensten, Fischereitätigkeiten, Tourismus, Sportbooten und Kreuzfahrtschiffen – konventionelle Güter, Massengüter, RoRo-Güter und Containergut abfertigt. Die Hafenbehörde von Cagliari ist zuständig für einen rund 30 km langen Küstenstreifen, der aus drei Bereichen besteht: aus dem **historischen Hafen**¹, dem **Containerterminal**² im Kanalhafen und dem **Erdölterminal**³. Was die Logistik anbelangt, so ist das Gebiet gut mit dem Hinterland verbunden: Der historische Hafen liegt nur 100 m vom Stadtzentrum entfernt und grenzt direkt an das Straßennetz; zum Schienennetz sind es nur wenige Meter und nur sieben Kilometer zum Flughafen.

Der **Hafen von Augusta** erreicht die für die Einbeziehung in das Kernnetz geltenden Schwellenwerte für das Güteraufkommen. In der nachstehenden Tabelle ist das Güteraufkommen in den Jahren 2006, 2007 und 2008 (ISTAT-Daten in Tausend t) aufgeführt; daraus geht hervor, dass die mit der Kommissionsmethode ermittelten Schwellenwerte, nämlich 24 344 020 t/Jahr bei Massengütern bzw. 13 414 060 t/Jahr bei Stückgütern, erreicht wurden.

ISTAT	2006	2007	2008	MITTEL	Anteil Massen güter	Anteil Stück- güter	t MASSEN- GÜTER	t STÜCK- GÜTER	INTERPOLA- TION
Augusta	30 979	30 238	26 849	29 355	100 %	0 %	29 355	0	1.21

Die jüngeren Zahlen zeigen ein jährliches Verkehrsaufkommen von rund 33 Millionen t Güter, wovon rund 31,5 Millionen t auf flüssige Massengüter entfallen. Der Hafen ist Italiens größter Erdölterminal und der zweitgrößte Hafen für flüssige Massengüter. 2011 hat der Hafen auch mit der Abfertigung von Containergut und Ro-Ro-Gütern begonnen. Der Hafen von Augusta verfügt über eine Container-Plattform, die derzeit ausgebaut wird, eine ideale Anlegestelle für Ro-Ro-Fähren auf den Routen nach Norditalien und Nordafrika, Anleger für Transit und Bunkerung sowie Terminals für das Löschen von Massengütern aus weit entfernten Orten.

Augusta bietet aufgrund seiner Lage auf der größten Mittelmeerinsel Anbindung an abgelegene Gebiete des europäischen Kontinents. Der Hafen verfügt über ein großes Entwicklungspotenzial, nicht nur für einzelne Arten von Gütern innerhalb des Hafens selbst, sondern auch als Teil eines potenziellen integrierten Hafensystems von ganz Sizilien (Erdölprodukte, Agrarerzeugnisse aus dem produktiven Südosten der Insel).

¹ Der historische Hafen liegt an einer 5800 m langen Mole und dient dem Handelsverkehr, dem RoRo-Verkehr, Fährbooten, Sportbooten, Fischerbooten und Kreuzfahrtschiffen; dank der Zusammenarbeit mit örtlichen Stellen gibt es bei Kreuzfahrtschiffen derzeit einen starken Zuwachs.

² Dieser Terminal erstreckt sich derzeit entlang einer Mole von über 1600 m Länge und bietet fünf Liegeplätze für den Umschlags- und RoRo-Verkehr; zusammen mit dem Bereich für Sport- und Segelboote könnte er demnächst über mehr als 7500 Meter Mole verfügen.

³ Die Liegeplätze für die Petrochemie-/Erdöl-Tanker bieten Anlegestellen für siebzehn Schiffe.

Mittel des nationalen operationellen Programms (85 000 EUR) werden zur Konsolidierung der Anleger und zum Ausbau des Handelshafens (dritte Phase) verwendet werden; diese Arbeiten umfassen unter anderem den Bau eines neuen Anlegers nördlich des Umschlagsbereichs. Die Arbeiten für den Ausbau des Hafens werden ferner durch zusätzliche private und öffentliche Mittel finanziert. Der Hafen umfasst die **Rada di Augusta**¹, den **Industriehafen**², den **Ro-Ro-Hafen**³ und den **Handelshafen**⁴.

Abschließend möchten wir zum einen den Nutzen der Methode bekräftigen, zum anderen aber darauf hinweisen, dass sie korrekt angewandt werden sollte, d.h. dass sie nicht nur die Einhaltung der einschlägigen Schwellenwerte berücksichtigen sollte, sondern auch das Kriterium der Zugänglichkeit sämtlicher Regionen der Europäischen Union, insbesondere der Inseln. Die Häfen von Cagliari und Augusta gewährleisten, dass Güter und Fahrgäste zwischen den zwei größten Inseln des Mittelmeers bewegt werden können, und ihre Nichtberücksichtigung im Kernnetz bedeutet eine unfaire Benachteiligung nicht nur Italiens, sondern des gesamten Mittelmeerbeckens. Die Aufnahme dieser beiden Häfen in das Kernnetz würde zur Integration von sieben Millionen europäischen Bürgern in die Union beitragen."

¹ Die Rada di Augusta hat sich mit ihrem Industriehafen, Handelshafen und Ro-Ro-Hafen sowie zwei Werften als eine der wettbewerbsfähigsten, am zentralsten gelegenen und sichersten Anlegestellen des Hafensystems im Mittelmeer etabliert; außerdem ist sie ein strategischer Ausgangspunkt für den Zugang zu anderen wichtigen europäischen und asiatischen Häfen und bietet gute Geschäftsmöglichkeiten für weltweit operierende Schifffahrtsgesellschaften.

² Der Industriehafen ist einer der größten in Italien und im gesamten Mittelmeerraum. Er bedient die Erdölindustrie und die petrochemische Industrie, Energieerzeuger und Zementhersteller. Das jährliche Aufkommen beträgt rund 30 Millionen t flüssige Massengüter und rund 500 000 t Zement bei einer Gesamtkapazität von einer Million Tonnen.

³ Der Ro-Ro-Hafen befindet sich innerhalb der Handelszone und verfügt über einen eigenen Terminal, der Platz für bis zu 220 Sattelschlepper bietet. Er ist spezialisiert und auf einen effizienten Betrieb ausgelegt, mit Schwerpunkt auf einem bestmöglichen Angebot für intermodalen Verkehr. Er verfügt über eine Pier mit zwei Liegeplätzen, daran angrenzende Vorplätze und ein Terminal für Fahrgastfährschiffe mit automatisierter Zugangskontrolle.

⁴ Der jüngst gebaute Handelshafen befindet sich im nordwestlichen Bereich der Bucht, abseits des Stadtzentrums, und hat eine Anbindung an das nur einen Kilometer entfernte Autobahnnetz für den Osten Siziliens. Er dient zum Be-/Entladen von festem Massengut (chemische Produkte, Düngemittel, Eisen, Schwefel-Pellets, Zement, Marmor, Holz, Maschinenteile und Spezialteile (z.B. Windturbinen), Schlacke, Basalt) und zum Lagern von Containern. Die Aufsichts- und Strafverfolgungsbehörden verfügen über eine Präsenz im Hafen (Finanzpolizei, Zoll, Carabinieri, Polizei, Feuerwehr), und die Hafenbehörde von Augusta hat dort ihren Sitz. Es wurden kürzlich Infrastrukturarbeiten für folgende Projekte aufgenommen: Ausbau des Anlegers (auf 700 m), Ausbaggern des Meeresbodens (auf 16 m), Erweiterung der Vorplätze (auf 600 000 m²) und Lagerhäuser, Bau eines 1-MW-Windparks, Erlangung einer Umweltzertifizierung, Einrichtung einer automatisierten Zugangskontrolle für Ro-Ro-Schiffe, Computerisierung der Hafentätigkeiten und Herstellung einer Echtzeitverbindung zwischen den Tätigkeiten aller Hafenakteure. Der Hafen bietet derzeit Folgendes: Vorplätze mit insgesamt über 300 000 m², über 1 100 m Anlegestellen, eine Tiefe von 14/16 m, Straßenanbindung an die Güterterminals von Melilli und Catania, eine strategische Position für aufkommende Märkte, nur 5 km Entfernung zum Stadtzentrum, ganzjährig ausgezeichnete klimatische Bedingungen, Liegeplätze für Schiffe sämtlicher Größen.

Erklärung der Kommission

"Die Kommission behält sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag noch in jeder Hinsicht vor. Ihr Vorbehalt betrifft insbesondere ihre Bedenken in Bezug auf Artikel 1 Absatz 4, die Änderungen hinsichtlich der Zusammenarbeit mit Drittländern (Artikel 8), die Streichung des Termins und der Hauptanforderungen an das Gesamtnetz (Kapitel II), die Streichung der Artikel zur Klimaresistenz, zum Umweltschutz und zur Zugänglichkeit (Artikel 41 bis 43), die Änderung des Termins für das Kernnetz (Artikel 44 Absatz 3), die Einführung einer Ausnahmeklausel (Artikel 45 Absatz 3) und die Streichung der Korridorplattformen, der Durchführungsbefugnisse und des Ausschusses (Artikel 52, 53 und 55)."

LUFTVERKEHR

5. Flughafenpaket

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG (erste Lesung)

- Allgemeine Ausrichtung
 - 18008/11 AVIATION 256 CODEC 2288
 - 7704/12 AVIATION 46 CODEC 675
 - + COR 1
 - + COR 2 (fr)

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der in Dokument 8050/12 enthaltenen Fassung der vorgenannten Verordnung fest.

Österreich und Polen enthielten sich der Stimme und gaben die folgenden Erklärungen für das vorliegende Protokoll ab. Auch Deutschland enthielt sich der Stimme.

Erklärung Österreichs

"Österreich hält zum Verordnungsvorschlag betreffend die Bodenabfertigung Folgendes fest:

Wettbewerb wird von Österreich grundsätzlich begrüßt. Wie bei jeder Liberalisierung, aber insbesondere bei einer hoch spezialisierten und sensiblen Dienstleistung wie der Bodenabfertigung, bedarf es verbindlicher Regeln.

Die Sicherheit und Effizienz der Luftfahrt kann nur durch hohe Qualität der Bodenabfertigung gewährleistet werden.

Strenge und einheitliche Zulassungskriterien für die Diensteanbieter sind ebenso essentiell wie verbindliche Vorgaben etwa hinsichtlich Arbeitnehmerschutz und Qualifikation des Personals. Wettbewerb darf nicht zu Sozialdumping führen.

Bezüglich vorstehend genannter Punkte hält Österreich den gegenständlichen Vorschlag für noch nicht ausreichend ausgewogen, weshalb sich Österreich der Stimme enthalten muss.

Österreich geht davon aus, dass in den nunmehrigen Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament diese vorgenannten Aspekte in gegenständlichem Dossier nachhaltig Eingang finden werden."

Erklärung Polens

"Polen ist seit Beginn der Beratungen über dieses Dossier der Auffassung, dass wir die Überarbeitung der fünfzehn Jahre alten Vorschriften dazu nutzen sollten, einen wettbewerbsfähigen und offenen Markt für Bodenabfertigungsdienste zu schaffen, in den die Mitgliedstaaten nur in begrenztem Umfang eingreifen können.

An dieser grundsätzlichen Haltung haben wir im Verlauf der Beratungen stets festgehalten.

Polen ist vor allem der festen Überzeugung, dass die Behörden nicht in den Markt eingreifen sollten, auch um eine unnötige Erhöhung des Verwaltungsaufwands und Mehrkosten für die nationalen Verwaltungen zu vermeiden – insbesondere angesichts der gegenwärtigen Finanzkrise in Europa. Eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands ist zudem ganz im Sinne der Initiative der Europäischen Kommission für eine bessere Rechtsetzung.

Polen würdigt, dass die vorgeschlagene Verordnung insofern einen Mehrwert bietet, als sie den Markt weiter öffnet und eine Verbesserung der Qualität der Bodenabfertigungsdienste anstrebt, aber es kann die vorliegende Fassung, die zu mehr Verwaltungsaufwand führen wird, nicht mittragen, und enthält sich deshalb in Bezug auf die allgemeine Ausrichtung der Stimme."

=====