



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**



7253/13

(OR. en)

PRESSE 97  
PR CO 15

## **MITTEILUNG AN DIE PRESSE**

3229. Tagung des Rates

### **Verkehr, Telekommunikation und Energie**

Brüssel, den 11. März 2013

Präsident      **Leo VARADKAR**  
Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

# **P R E S S E**

## Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

*Der Rat führte eine Aussprache über einen Vorschlag für eine Neufassung der Richtlinie aus dem Jahr 2008 über **die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU**, womit er die Beratungen zum "vierten Eisenbahnpaket" aufnahm, das kürzlich von der Kommission veröffentlicht wurde. Die Neufassung gehört zum technischen Teil des Pakets und soll durch die Beseitigung bestehender administrativer und technischer Hindernisse die Integration des gesamten europäischen Eisenbahnnetzes beschleunigen.*

*Ferner hörte der Rat Erläuterungen der Kommission zu ihrer jüngsten Initiative "**Saubere Energie für den Verkehr**" und führte einen Gedankenaustausch darüber. Mit der Initiative wird das Ziel verfolgt, die Markteinführung alternativer Kraftstoffe und von Fahrzeugen, die für die Verwendung solcher Kraftstoffe ausgelegt sind, zu beschleunigen und den Verkehrssektor dadurch unabhängiger vom Erdöl zu machen und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern. Die Initiative besteht aus einer Mitteilung, in der eine Strategie zur Förderung alternativer Kraftstoffe in allen Verkehrsarten vorgestellt wird, und einem Vorschlag für eine Richtlinie, mit der EU-weit eine **Mindestinfrastruktur für alternative Kraftstoffe** geschaffen werden soll.*

## INHALT<sup>1</sup>

|                        |          |
|------------------------|----------|
| <b>TEILNEHMER.....</b> | <b>4</b> |
|------------------------|----------|

### **ERÖRTERTE PUNKTE**

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Neue Interoperabilitätsvorschriften im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets..... | 6  |
| Saubere Energie für den Verkehr.....                                           | 7  |
| Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt .....                            | 8  |
| SONSTIGES .....                                                                | 9  |
| Emissionshandel im Luftfahrtsektor .....                                       | 9  |
| Umfassendes Luftverkehrsabkommen EU-Brasilien.....                             | 10 |
| Zugang zum Straßengüterverkehr.....                                            | 10 |

### **SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

*keine*

<sup>1</sup>

- Sofern Erklärungen, Schlussfolgerungen oder Entschlüsse vom Rat förmlich angenommen wurden, ist dies in der Überschrift des jeweiligen Punktes angegeben und der Text in Anführungszeichen gesetzt.
- Dokumente, bei denen die Dokumentennummer im Text angegeben ist, können auf der Website des Rates <http://www.consilium.europa.eu> eingesehen werden.
- Rechtsakte, zu denen der Öffentlichkeit zugängliche Erklärungen für das Ratsprotokoll vorliegen, sind durch \* gekennzeichnet; diese Erklärungen können auf der genannten Website des Rates abgerufen werden oder sind beim Pressedienst erhältlich.

## **TEILNEHMER**

### **Belgien:**

Olivier BELLE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Bulgarien:**

Krostian KRASTEV

Stellvertreter des Ministers für Verkehr,  
Informationstechnologie und Kommunikation

### **Tschechische Republik:**

Jakub DÜRR

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Dänemark:**

Jonas BERING LIISBERG

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Deutschland:**

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### **Estland:**

Clyde KULL

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Irland:**

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

### **Griechenland:**

Andreas PAPASTAVROU

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Spanien:**

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Ministerin für Verkehr

### **Frankreich:**

Alexis DUTERTRE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Italien:**

Mario CIACCIA

Stellvertretender Minister für Infrastruktur und Verkehr

### **Zypern:**

George ZODIATES

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Lettland:**

Viktors VALAINIS

Parlamentarischer Sekretär

### **Litauen:**

Rimantas SINKEVIČIUS

Minister für Verkehr und Kommunikation

### **Luxemburg:**

Claude WISELER

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

### **Ungarn:**

Olivér VÁRHELYI

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Malta:**

Patrick R. MIFSUD

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Niederlande:**

Derk OLDENBURG

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Österreich:**

Harald GÜNTHER

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Polen:**

Maciej JANKOWSKI

Unterstaatssekretär

### **Portugal:**

Sérgio MONTEIRO

Staatssekretär für öffentliche Arbeiten, Verkehr und  
Kommunikation

### **Rumänien:**

Relu FENECHIU

Minister für Verkehr

**Slowenien:**

Igor ŠALAMUN

Staatssekretär

**Slowakei:**

Frantisek PALKO

Staatssekretär

**Finnland:**

Merja KYLLÖNEN

Ministerin für Verkehr

**Schweden:**

Jan OLSSON

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

**Vereinigtes Königreich:**

Patrick MCLOUGHLIN

Minister für Verkehr

.....

**Kommission:**

Siim KALLAS

Vizepräsident

.....

Die Regierung des Beitrittsstaates war wie folgt vertreten:

**Kroatien:**

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister für maritime Angelegenheiten, Verkehr und  
Infrastruktur

## **ERÖRTERTE PUNKTE**

### ***LANDVERKEHR***

#### **Neue Interoperabilitätsvorschriften im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets**

Der Rat hat eine Aussprache über einen Vorschlag für eine Neufassung der Richtlinie aus dem Jahr 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU geführt (Vorschlag: [6013/13](#), Bericht an den Rat: [6627/13](#)), womit er die Beratungen zum "vierten Eisenbahnpaket" aufnahm, das kürzlich von der Kommission veröffentlicht wurde. Der Vorschlag ist gemeinsam mit den vorgeschlagenen Änderungen an der Richtlinie aus dem Jahr 2004 über die Eisenbahnsicherheit und an der Verordnung aus dem Jahr 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur Bestandteil der Säule "Technik" des Pakets. Im Rahmen dieser Säule "Technik" ist insbesondere vorgesehen, dass die Genehmigungs- und Bescheinigungsverfahren, die für die Gewährleistung der technischen Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn innerhalb der EU erforderlich sind, einer zentralen Stelle, der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), übertragen werden sollten, um Kosten zu reduzieren und den Marktzugang für neue Unternehmen zu erleichtern.

In der Interoperabilitätsrichtlinie aus dem Jahr 2008 werden die administrativen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen festgelegt, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU zu erfüllen sind. Die vorgeschlagene Neufassung zielt darauf ab, die noch bestehenden administrativen und technischen Hindernisse für einen Eisenbahnbinnenmarkt zu beseitigen, insbesondere durch eine Steigerung der Effizienz des Verfahrens zur Ausstellung von Fahrzeuggenehmigungen dadurch, dass die Europäische Eisenbahnagentur eine größere Rolle einnimmt, und durch eine Präzisierung und Aktualisierung der technischen Normen und der Konformitätsbewertungsregeln. Somit sollte es möglich sein, Verwaltungskosten zu senken, administrative Abläufe zu beschleunigen und großbedingte Kosteneinsparungen für die Eisenbahnunternehmen in der EU zu erzielen.

Während der Aussprache erkannten die Minister weitgehend an, dass es erforderlich sei, die Effizienz des Verfahrens zur Ausstellung von Fahrzeuggenehmigungen zu steigern. Allerdings gab es Vorbehalte gegen die Übertragung von Befugnissen von nationalen Behörden auf die Europäische Eisenbahnagentur, wie sie von der Kommission vorgeschlagen wurde. Konkret wiesen verschiedene Delegationen darauf hin, dass die Zuständigkeit für die Genehmigung von Fahrzeugen, die nur im nationalen Hoheitsgebiet oder in regionalen oder lokalen Netzen zum Einsatz kommen, bei den nationalen Behörden verbleiben sollte, so dass die spezifischen Gegebenheiten in den verschiedenen Ländern gebührend berücksichtigt werden können. Einige Delegationen führten an, dass die Harmonisierung der Eisenbahninfrastruktur noch nicht ausreichend fortgeschritten und daher ein zentrales Genehmigungsverfahren noch nicht zu rechtfertigen sei, und schlugen vor, die Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur schrittweise zu stärken. Mehrere Delegationen vertraten die Ansicht, dass der Europäischen Eisenbahnagentur eine stärkere Aufsichtsfunktion zugewiesen werden sollte, nicht jedoch die Zuständigkeit für Genehmigungen. Die Frage der Haftung bei Unfällen wurde auch angesprochen.

Die Beratungen über den Vorschlag werden in den Vorbereitungsgremien des Rates unter Berücksichtigung der von den Ministern geäußerten Bemerkungen fortgesetzt.

Unter irischem Vorsitz werden bei den Beratungen über das vierte Eisenbahnpaket die Säule "Technik" und insbesondere die Interoperabilitätsrichtlinie im Mittelpunkt stehen. Neben den drei Vorschlägen im Rahmen dieser Säule umfasst das neue Paket auch drei weitere Gesetzgebungsvorschläge für Änderungen an bestehenden EU-Rechtsvorschriften, die auf eine weitere Öffnung der Märkte für den inländischen Schienenpersonenverkehr und die Einführung neuer Vorschriften zur Lenkungsstruktur für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Beförderungsleistungen. Übergeordnetes Ziel des Pakets ist es, die Marktöffnung im Eisenbahnsektor zu vollenden und für ein stabiles und wahrnehmbares rechtliches Umfeld für die Unternehmensentwicklung zu sorgen, um somit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn in der EU im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu verbessern.

Weitere Informationen zum neuen Eisenbahnpaket: Siehe Mitteilung der Kommission ([5855/13](#)) und [web page](#) der Kommission zum Paket.

## ***HORIZONTALE UND INTERMODALE FRAGEN***

### **Saubere Energie für den Verkehr**

Der Rat hörte Erläuterungen der Kommission zu ihrer jüngsten Initiative "Saubere Energie für den Verkehr" und führte einen Gedankenaustausch darüber. Mit der Initiative wird das Ziel verfolgt, die Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl zu durchbrechen und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern. Die Initiative, die Ende Januar veröffentlicht wurde, besteht aus einer Mitteilung über eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe ([5736/13](#)) und den dazugehörigen Vorschlag für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ([5899/13](#)) (siehe auch den Bericht an den Rat in [6654/13](#)).

In der Mitteilung werden eine umfassende Strategie für die Förderung alternativer Kraftstoffe und der Fahrplan für ihre Umsetzung bei allen Verkehrsträgern dargelegt. Ziel ist die Schaffung eines Langzeitrahmens für die Politik, um Orientierungen für die technologische Entwicklung und Investitionen in die Verbreitung dieser Kraftstoffe zu geben sowie das Vertrauen der Verbraucher in diese Kraftstoffe zu stärken.

Als ein wichtiger Schritt im Rahmen dieser Strategie zielt der Richtlinienvorschlag darauf ab, eine Mindestinfrastruktur für alternative Kraftstoffe in der ganzen EU aufzubauen, die als entscheidend angesehen wird für die Akzeptanz von alternativen Kraftstoffen bei den Verbrauchern und für die weitere Entwicklung und Verbreitung dieser Technologie durch die Industrie. Zu diesem Zweck werden in der vorgeschlagenen Richtlinie eine Mindestanzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und von Erdgas- und Wasserstoff-Tankstellen pro Mitgliedstaat festgelegt und die Anforderungen für einheitliche technische Normen, einschließlich einer einheitlichen Kupplung für Elektrofahrzeuge, dargelegt. Gemäß dem Kommissionsvorschlag sollten diese Ladestationen und Tankstellen bis Ende 2020 eingerichtet sein - in einigen Sonderfällen mit längeren Fristen; die technische Normen sollten Ende 2015 festgelegt sein. Es wird Sache der Mitgliedstaaten sein, anhand von nationalen Strategierahmen festzulegen, wie die gemeinsamen Vorschriften umzusetzen sind.

Bei der Erörterung auf der Ratstagung begrüßten die Minister im Allgemeinen die Initiative und erkannten die Notwendigkeit einer Harmonisierung und Normung an. Vielen Delegationen äußerten allerdings Bedenken bezüglich der vorgeschlagenen Zielvorgaben hinsichtlich der Zahl von Lade-Stationen und Tankstellen sowie bezüglich der Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen und der Fristen für die Umsetzung. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten Flexibilität für die Umsetzung benötigten. Es gab auch Fragen zu Normen und Technologie, die sich immer noch weiterentwickelt. Darüber hinaus betonten einige Mitgliedstaaten den Aspekt Seeverkehr der Initiative.

Die Vorbereitungsgremien des Rates werden die Prüfung des Vorschlags unter Berücksichtigung der von den Ministern vorgebrachten Bemerkungen fortsetzen.

Die Kommission hat ihren Vorschlag Ende Januar dieses Jahres vorgelegt. Für seine Annahme ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich.

## ***LUFTVERKEHR***

### **Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt**

Der Rat nahm Kenntnis vom Sachstand hinsichtlich der Überarbeitung der Richtlinie aus dem Jahr 2003 über die Meldung von Ereignissen, die die Sicherheit der Luftfahrt gefährden könnten (Kommissionsvorschlag: [18118/12](#)). Aufbauend auf der Richtlinie von 2003, die die Meldepflicht im Falle derartiger Ereignisse vorschrieb, soll durch die Überarbeitung das Meldesystem verbessert und die effiziente Nutzung der erfassten Daten im Hinblick auf die Vermeidung künftiger Unfälle gewährleistet werden, indem man zu einem proaktiven, risikobasierten Sicherheitsmanagementsystems übergeht. Das allgemeine Ziel ist, zu einer Verringerung der Zahl von Flugunfällen bei steigendem Flugverkehr beizutragen.

Zu diesem Zweck wird in der vorgeschlagenen Richtlinie, die die Richtlinie von 2003 ersetzen wird, die Liste meldepflichtiger Ereignisse und die Liste von zur Meldung verpflichteten Personen aktualisiert, wobei auch die Einrichtung von Systemen zur Erstattung freiwilliger Meldungen gefordert wird, um die Erfassung von Angaben zu erleichtern, die nicht unter die Meldepflicht fallen, jedoch von der Bericht erstattenden Person als wichtig betrachtet werden. Der neue Text enthält auch Vorschriften, durch die die Qualität und Vollständigkeit der gemeldeten Daten verbessert, der Informationsfluss eindeutiger festgelegt und der Informationsaustausch ausgedehnt werden sollen. Ferner schlägt die Kommission vor, den Schutz von Personen, die Zwischenfälle melden, zu verstärken, damit diese Personen ermutigt werden, ohne Angst vor Strafe oder vor Strafverfolgung Bericht zu erstatten, so lange sie nicht grob fahrlässig gehandelt haben. Darüber hinaus würden neue Anforderungen eingeführt, damit gewährleistet ist, dass Ereignismeldungen zum Zweck der Ermittlung von Sicherheitsrisiken korrekt analysiert werden, und dass Folgemaßnahmen zur Beseitigung festgestellter Sicherheitsmängel getroffen werden.

Die Ratsgruppe hat kürzlich mit der Erörterung dieses Vorschlags begonnen (siehe Sachstandsbericht [6666/13](#)). Dabei wurde deutlich, dass alle Mitgliedstaaten den Vorschlag weitestgehend begrüßten, obwohl Bedenken zu folgenden Aspekten geäußert wurden:

- der Liste der Arten von meldepflichtigen Ereignissen
- den potenziellen Kosten und dem Aufwand, den die neuen Meldeanforderungen für Behörden und Industrie, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, nach sich ziehen würden;
- dem Umfang des Schutzes, der Angestellten gewährt werden sollte, die Ereignisse melden, und den erforderlichen Verwaltungsvorkehrungen zwischen den Justiz- und den Sicherheitsbehörden im Hinblick auf Ausgewogenheit zwischen den Interessen des Rechts und der Flugsicherheit;
- den Terminen für die Durchführung der Verordnung.

Der Vorsitz strebt an, auf der Tagung des Rates (Verkehr) im Juni zu einem Standpunkt des Rates ("allgemeine Ausrichtung", solange die Stellungnahme des Europäischen Parlaments noch aussteht) zu gelangen.

Die Kommission hatte den Vorschlag Ende Dezember 2012 vorgelegt. Er bedarf zur Annahme der Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments.

## **SONSTIGES**

### **Emissionshandel im Luftfahrtsektor**

Die Kommission informierte den Rat über den Sachstand bei den Verhandlungen über weltweite Maßnahmen gegen die Emissionen aus dem Luftverkehr ([7066/13](#)).

Die derzeitigen Verhandlungen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) betreffen insbesondere die Entwicklung eines diesbezüglichen globalen marktorientierten Ansatzes und dienen der Ausarbeitung einer Entschließung, die der ICAO-Versammlung im September 2013 vorgelegt werden soll.

In dem Bemühen, einen Beitrag dazu zu leisten, dass auf dieser Versammlung im Herbst eine globale Lösung gefunden werden kann, erörtern der Rat und das Europäische Parlament derzeit einen Legislativvorschlag, mit dem die Anwendung des Emissionshandelssystems (ETS) der EU auf internationale Flüge aus und nach Europa vorübergehend ausgesetzt werden soll. Die Kommission betonte, dass der Vorschlag spätestens Ende April angenommen werden muss, um administrative und rechtliche Komplikationen zu vermeiden.

## **Umfassendes Luftverkehrsabkommen EU-Brasilien**

Die Kommission informierte den Rat über den Sachstand in Bezug auf das umfassende Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und Brasilien, das 2011 von beiden Seiten paraphiert, jedoch bisher von Brasilien noch nicht unterzeichnet wurde (7069/13). Brasilien fordert derzeit, dass die Verhandlungen über einige Aspekte des Abkommens wieder aufgenommen werden. Die Kommission hält Neuverhandlungen für unvermeidlich und beabsichtigt, den Rat zu ersuchen, das ursprüngliche Verhandlungsmandat zu erweitern, so dass alle Forderungen Brasiliens abgedeckt werden können.

## **Zugang zum Straßengüterverkehr**

Im Namen der Visegrad-Länder (Tschechische Republik, Ungarn, Polen und Slowakische Republik) und mit Unterstützung einer Reihe anderer Mitgliedstaaten hat die polnische Delegation ihre Bedenken gegen die Absicht der Kommission zum Ausdruck gebracht, eine Revision der Regeln für den Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt vorzuschlagen, um die Beschränkungen für die Kabotage im Straßenverkehr in der EU weiter zu lockern (7020/13). Polen führte an, dass der Rat zunächst Gelegenheit erhalten sollte, diese Frage anhand eines von der Kommission anzufertigenden Berichts über den Sachstand beim Straßenverkehrsmarkt in der EU gebührend zu erörtern, bevor die Kommission einen Legislativvorschlag für eine derartige Revision unterbreitet.

Des Weiteren gaben Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich und Italien eine gemeinsame Erklärung (7342/13) ab, in der sie zum Ausdruck brachten, dass sie einen Legislativvorschlag für die Liberalisierung der Kabotage im Straßenverkehr derzeit für verfrüht hielten und die Bemühungen sich auf die Durchführung und Ergänzung der geltenden Regeln konzentrieren sollten, um insbesondere Fragen wie Arbeitsnormen und Verstöße gegen Auflagen anzugehen und eine Konvergenz der Kontrollpraktiken zu erreichen.

Einige andere Länder wiesen jedoch darauf hin, dass sie im Hinblick auf das Ziel eines Verkehrsbinnenmarkts einer weiteren Liberalisierung in diesem Bereich zustimmten.

Die Kommission versicherte den Mitgliedstaaten, dass sie die Lage vor der Vorlage eines etwaigen Vorschlags gründlich prüfen würde.

---