



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 16. April 2013 (24.04)
(OR. en)**

**15920/12
ADD 1**

**PV/CONS 57
TRANS 382
TELECOM 205
ENER 446**

ADDENDUM zum ENTWURF EINES PROTOKOLLS

Betr.: **3196. Tagung des Rates der Europäischen Union (VERKEHR,
TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE) vom 29. Oktober 2012 in
Luxemburg**

TAGESORDNUNGSPUNKTE MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN¹

Seite

Liste der A-PUNKTE (Dok. 15279/12 PTS A 87)

- Punkt 1: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen [Erste Lesung] (GA+E) 3
- Punkt 2: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) [Zweite Lesung] (GA+E)..... 8

TAGESORDNUNGSPUNKTE (Dok. 15126/12 OJ CONS 56 TRANS 342 TELECOM 187 ENER 414)

- Punkt 4: Paket zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens..... 11
- Punkt 5: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union (Neufassung) [Erste Lesung]..... 14
- Punkt 7: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ("Fahrtenschreiber") [Erste Lesung] 14
- Punkt 8: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG [Erste Lesung] 15

*

*

*

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. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen [Erste Lesung] (GA+E)

PE-CONS 31/12 ENV 445 MAR 77 MI 393 CODEC 1493 OC 271
+ COR 1 (ro)

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltene Abänderung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gegen die Stimme der deutschen Delegation und bei Stimmenthaltung der estnischen und der finnischen Delegation an. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV).

Erklärungen der Europäischen Kommission

1. Erwägungsgrund 27: Erklärung der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

"Die Kommission erinnert daran, dass die Einbeziehung von Bestimmungen über die Sammlung des Abwassers von Wäschern bei einer künftigen Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG unter das ausschließliche Initiativrecht der Kommission fällt. Die Kommission beabsichtigt zwar durchaus, eine solche Einbeziehung zu erwägen, doch greift dies in keiner Weise dem Ergebnis ihrer Beratungen oder dem Inhalt eines künftigen Vorschlags vor, insbesondere was die Frage angeht, ob auf Abfälle eine "sondergebührenfreie Politik" angewandt werden sollte oder nicht."

2. Erklärung der Kommission zum Annahmeverfahren für Durchführungsrechtsakte

"Falls keine Stellungnahme abgegeben wurde, findet nach Auffassung der Kommission Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) Anwendung, da die Richtlinie den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zum Ziel hat. Daher besteht kein Anlass für einen Hinweis darauf, dass der Entwurf des Durchführungsrechtsakts ohne Stellungnahme nicht von der Kommission angenommen werden darf."

3. Erklärung der Kommission zur Verwendung einer dynamischen Bezugnahme auf internationale Abkommen

"Die in Artikel 2 Absatz 3e der Richtlinie enthaltene dynamische Bezugnahme auf die Festlegung neuer Schwefelemissions-Überwachungsgebiete entsprechend einem IMO-Beschluss ist nach Auffassung der Kommission nicht rechtlich einwandfrei, da sie dazu führt, dass Beschlüsse der IMO am ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vorbei automatisch akzeptiert werden."

4. Erklärung der Kommission zur Verwendung von Durchführungsrechtsakten

"Nach Auffassung der Kommission sind die Maßnahmen betreffend die Häufigkeit der Probenahmen, die Definition der repräsentativen Probenahme (Artikel 6 Absatz 1b Buchstaben a und c) und die in den Bericht aufzunehmenden Angaben (Artikel 7 Absatz 1a) nicht durchführender Natur und fallen somit nicht unter Artikel 291 AEUV. In all diesen Fällen hält die Kommission Artikel 290 für das geeignete Verfahren, da es um Maßnahmen von allgemeiner Geltung geht, welche gegebenenfalls die nicht wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie ändern oder ergänzen. Sie behält sich alle ihre diesbezüglichen Rechte vor."

5. Erklärung der Kommission zu dem an sie gerichteten Ersuchen, bis Ende 2012 neue Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung der Richtlinie auszuarbeiten

"Die Kommission erinnert daran, dass das im September 2011 veröffentlichte Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die "Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr" mehrere Maßnahmen enthielt, die kurz-, mittel- oder langfristig angewandt werden könnten, und dass die Kommission mittlerweile auch in weiteren Bereichen tätig geworden ist und bereits bei mehreren – auch kurzfristigen – Maßnahmen Fortschritte erzielt hat, indem sie beispielsweise für eine Erhöhung der Mittelausstattung bestehender Programme – z.B. Marco Polo und TEN-V – gesorgt hat. Die Kommission hält es für unrealistisch, unglaubwürdig und unmöglich, in den wenigen verbleibenden Monaten bis zum Jahresende 2012 neue tragfähige Initiativen auszuarbeiten und vorzuschlagen. Die Kommission bedauert es, dass der Rat und das EP den Vorschlag der Kommission abgelehnt haben, bis Mitte 2013 über die Fortschritte zu berichten, um der Kommission und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, sich mehr mit Inhalten anstatt nur mit der Berichterstattung zu befassen."

6. Erklärung der Kommission zu den laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit der Überprüfung der thematischen EU-Strategie zur Luftreinhaltung

"Ohne dem Endergebnis der Überprüfung vorzugreifen, bestätigt die Kommission, dass sie im Rahmen eines von mehreren Szenarien die Kosten und den Nutzen weiterer Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe prüft, einschließlich der Folgen einer Beschränkung des Schwefelhöchstgehalts von Schiffskraftstoffen auf 0,1 % in Hoheitsgewässern."

Erklärung Polens

"Polen unterstützt grundsätzlich den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen zwecks Übernahme der IMO-Regeln in das EU-Recht."

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sowohl die geänderte Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens als auch die überarbeitete Richtlinie zu einem erheblichen Anstieg der Kraftstoffpreise und zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen SECA-Regionen und anderen Regionen führen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs als umweltfreundliche Alternative zur Beförderung auf der Straße und eine mögliche Verlagerung auf andere Verkehrsträger geben für Polen Anlass für große Besorgnis.

Daher kommt der Ausarbeitung des Arbeitspapiers "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox" (Toolbox-Dokument – Artikel 7 Absatz 3), finanziellen Maßnahmen wie in Artikel 4f sowie künftigen Legislativvorschlägen (wie in Artikel 7 Absatz 2) zugunsten der von dieser Richtlinie betroffenen Unternehmen/Betreiber sehr große Bedeutung zu.

Darüber hinaus ist Polen der Auffassung, dass der Begriff "Betreiber" sich sowohl auf Schiffsbetreiber als auch Hafengebiete erstreckt, da Häfen von den obengenannten Verzerrungen gleichermaßen betroffen sein werden und daher für eine Finanzhilfe in Frage kommen werden."

Erklärung Deutschlands

"Deutschland begrüßt den Vorschlag, mit dem das europäische Recht in Einklang mit Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens in der 2008 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation überarbeiteten Fassung (MARPOL-Entscheidung MEPC.176 (58)) gebracht wird.

Im Interesse des Meeresschutzes und der Luftqualität hat Deutschland bei den Verhandlungen mit der IMO nachdrücklich die in Anhang VI des Marpol-Übereinkommens dargelegten Grenzwerte unterstützt. Dies gilt insbesondere für den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die Schiffe innerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete (Sulphur Emission Control Areas – SECA) verwenden können. Deshalb hat Deutschland die Anforderungen des überarbeiteten Anhangs VI im Jahr 2010 in nationales Recht umgesetzt.

Bei den Verhandlungen über den Kommissionsvorschlag hat sich Deutschland aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen für eine einheitliche Anwendung der SECA-Grenzwerte auf die Hoheitsgewässer und ausschließlichen Wirtschaftszonen sämtlicher Mitgliedstaaten ausgesprochen.

Außerdem hat Deutschland im Hinblick auf die Luftqualität und auch im Hinblick auf die Einhaltung der verbindlichen europäischen Grenzwerte für Partikelkonzentrationen (PM₁₀) vorgeschlagen, den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die von in Binnengewässern betriebenen Seeschiffen verwendet werden, an den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für Binnenschiffe anzugleichen.

Deutschland begrüßt die Tatsache, dass der globale IMO-Normwert von 0,5 % in Europa ab 2020 – unbeschadet der IMO-Überprüfung von 2018 – gelten wird.

Striktere Kraftstoffnormwerte für Fahrgastschiffe, insbesondere für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr überwiegend in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt werden, würden jedoch zur Verbesserung der Luftqualität in den Küstengebieten beitragen. Deutschland bedauert, dass die Anforderungen für Fahrgastschiffe im Kompromisstext nicht ehrgeizig genug sind.

Deutschland lehnt es ferner ab, dass die Möglichkeit der Gewährung staatlicher Beihilfen nicht mehr ausdrücklich an das Übertreffen der Anforderungen der Richtlinie geknüpft ist. Deutschland vertritt ferner die Auffassung, dass staatliche Beihilfen nur in Fällen gewährt werden dürfen, in denen die in der Richtlinie festgelegten Normwerte zu einem wesentlich früheren Zeitpunkt erfüllt werden, oder in denen der Schwefelgehalt wesentlich niedriger als der vorgeschriebene Höchstwert ist. Nach Ansicht Deutschlands kann die Tatsache, dass die Erfüllung der geforderten Grenzwerte für Schwefel zur Reduzierung anderer Emissionen führen kann, nicht als Rechtfertigung für die Gewährung staatlicher Beihilfen herangezogen werden.

Daher kann Deutschland den Vorschlag insgesamt nicht unterstützen."

Erklärung Finnlands

"Finnland begrüßt die Richtlinie für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen und die Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens im Interesse der Luftqualität, der Gesundheit und der Umwelt. Allerdings werden die neuen Vorschriften in Anbetracht der geschätzten Kosten für schwefelarme Kraftstoffe und für die Umrüstung der Schiffe auf emissionsmindernde Technologien erhebliche Auswirkungen auf die Schifffahrt und die vom Seeverkehr abhängigen Branchen haben.

Die geografische Lage Finnlands, das sich zwar im SECA-Gebiet befindet, aber sehr weit vom Hauptgebiet des europäischen Marktes entfernt ist, sowie der Zeitplan für die Umsetzung der neuen Vorschriften stellen eine enorme Herausforderung dar.

Finnland ist daher der Auffassung, dass es den Mitgliedstaaten unbedingt gestattet sein sollte, in einer Übergangszeit finanzielle Maßnahmen zu ergreifen, um die negativen Auswirkungen auf die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer zu reduzieren und auf diese Weise zu verhindern, dass es durch die neuen Vorschriften zu Wettbewerbsverzerrungen kommt. Diese Maßnahmen sollten – wie in Artikel 4f der Richtlinie festgelegt – mit den auf diesem Gebiet geltenden und von der Kommission noch zu erlassenden Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang stehen. Zudem kommt der Ausarbeitung des Arbeitspapiers "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox" (Toolbox-Dokument – Artikel 7 Absatz 3) herausragende Bedeutung zu."

Gemeinsame Erklärung Bulgariens, Spaniens, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, Maltas, Portugals und Rumäniens

"Bulgarien, Spanien, Frankreich, Griechenland, Italien, Malta, Portugal und Rumänien können den Kompromiss mittragen. Allerdings möchten diese Mitgliedstaaten auf ihre Vorbehalte hinsichtlich der in Artikel 7 Absätze 2 und 3 der überarbeiteten Richtlinie für 2013 vorgesehenen Überprüfung der Richtlinie sowie hinsichtlich des neuen Erwägungsgrunds zu der für 2013 vorgesehenen Überprüfung der Politik zur Verbesserung der Luftqualität, die spezifisch die Frage der Luftverschmutzung in den Hoheitsgewässern der EU betrifft, zum Ausdruck bringen.

Nach Auffassung dieser Mitgliedstaaten sollte der Aufnahme jeglichen Überprüfungsprozesses unbedingt eine Bewertung der ersten Ergebnisse der Anwendung der neuen Normen vorausgehen, die in den SECA-Gebieten (Sulfur Emission Control Areas) erst ab 2015 in Kraft treten werden.

2013 ist viel zu früh terminiert, so dass die genannten Mitgliedstaaten ihre grundsätzliche Ablehnung einer neuen Rechtsetzungsinitiative hervorheben möchten, die weder mit der "Strategie für bessere Rechtsetzung" der Europäischen Kommission noch mit der angestrebten Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit vereinbar wäre.

Diese verfrühte Maßnahme würde tatsächlich die Stabilität des rechtlichen Rahmens beeinträchtigen, den die Seeverkehrsunternehmen und die an der Lieferung von Schiffskraftstoffen interessierten Industrieunternehmen benötigen, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Diese Mitgliedstaaten betonen, dass die Europäische Union für den Fall, dass die IMO aus berechtigten Gründen die Klausel betreffend eine Überprüfung im Jahr 2018 anwendet – insbesondere aus technischen Gründen, beispielsweise die Nichtverfügbarkeit eines vorschriftsmäßigen Kraftstoffs, unter Berücksichtigung des Angebots und der Nachfrage auf dem weltweiten Kraftstoffmarkt zum gegebenen Zeitpunkt, der Markttendenzen oder jeglichen anderen relevanten Faktoren –, dieser besonderen Situation Rechnung tragen muss, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie wahren will. In diesem Fall sollte die Kommission geeignete Vorschriften vorschlagen, einschließlich der erforderlichen Anpassung des rechtlichen Rahmen und des Zeitplans für dessen Umsetzung."

Gemeinsame Erklärung Frankreichs, Italiens und Maltas

"In Anbetracht des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern muss nach Auffassung Frankreichs, Italiens und Maltas dafür gesorgt werden, dass der europäische Seeverkehrssektor nicht übermäßig geschwächt wird.

In diesem Sinne appellieren diese Mitgliedstaaten an die Kommission, weiter an der Toolbox zu arbeiten und in ihre Überlegungen insbesondere auch die europäischen Finanzinstrumente und den rechtlichen Rahmen für die Kontrolle staatlicher Beihilfen einzubeziehen."

Erklärung Lettlands und Schwedens

"Lettland und Schweden erkennen an, wie wichtig es war, einen Kompromiss zu dem Richtlinienentwurf zu erzielen, mit dem das EU-Recht an Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens in der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation überarbeiteten Fassung von 2008 angeglichen werden soll.

Lettland und Schweden haben sich bei den Verhandlungen für eine einheitliche Anwendung der in den SECA-Gebieten (Sulfur Emission Control Areas) geltenden Anforderungen auf die Hoheitsgewässer und ausschließlichen Wirtschaftszonen aller Mitgliedstaaten ausgesprochen. Dieses Vorgehen wäre für Umwelt und menschliche Gesundheit sehr vorteilhaft gewesen und hätte außerdem dazu beigetragen, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Lettland und Schweden sind ferner der Ansicht, dass aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen weitere Arbeiten zur Unterstützung der Einrichtung neuer SECA-Gebiete im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation erforderlich sind.

Lettland und Schweden unterstützen die Annahme des Richtlinienentwurfs, da damit der Rahmen für die weitere Berücksichtigung der potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen der Anforderungen des Richtlinienentwurfs geboten wird, insbesondere in Bezug auf Wettbewerbsverzerrungen und das Risiko einer etwaigen Rückverlagerung vom Seeverkehr auf Verkehrsträger an Land, die zu einer stärkeren Belastung der Umwelt führen würde.

Zwecks Vermeidung der genannten Risiken möchten Lettland und Schweden die Europäische Kommission ersuchen, besonderes Augenmerk auf die Erarbeitung angemessener Maßnahmen zu legen, die die negativen Auswirkungen erheblich verringern würden, und diesbezüglich eng mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten."

Erklärung Estlands

"Estland unterstützt das Ziel, das mit der Richtlinie für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen und der Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens verfolgt wird. Estland begrüßt die zur Verbesserung der Luftqualität und des Meeresschutzes unternommenen Schritte. Wir sind überzeugt, dass sich die in der Richtlinie umrissenen Strategien deutlich positiv auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auswirken werden. Estland hat ein besonderes Interesse an einem guten ökologischen Zustand und einem angemessenen Schutz der Ostsee.

Estland hebt jedoch hervor, dass diese wichtigen Politikziele realistisch und erreichbar sein müssen. Wir sind angesichts der ausstehenden Fragen der Kraftstoffverfügbarkeit und der technologischen Herausforderungen besorgt über den in der Richtlinie vorgegebenen ehrgeizigen Zeitplan. Wir sind zuversichtlich, dass durch die Richtlinie die so nötige technologische Innovation beschleunigt wird, Ergebnisse werden jedoch nicht von heute auf morgen vorzuweisen sein. Es war deshalb Estlands Standpunkt im Laufe der Verhandlungen, dass 2020 eine geeignetere Frist für das Inkrafttreten der neuen Vorschriften wäre.

Darüber hinaus unterstützt Estland eine einheitliche Anwendung der in den SECA-Gebieten (Sulfur Emission Control Areas) geltenden Anforderungen auf die Hoheitsgewässer und ausschließlichen Wirtschaftszonen aller Mitgliedstaaten. Dadurch wären die positiven Folgen der Richtlinie für Gesundheit und Umwelt erheblich gesteigert worden. Außerdem wären so fairere Wettbewerbsbedingungen unionsweit gewährleistet worden."

2. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) [Zweite Lesung] (GA+E)

PE-CONS 44/12 TRANS 238 CODEC 1861 OC 398

+ REV 1 (lv)

+ REV 2 (sv)

+ REV 3 (da)

Der Rat billigte die Abänderungen des Europäischen Parlaments an dem Standpunkt des Rates in erster Lesung gegen die Stimmen Deutschlands, Luxemburgs und Österreichs und bei Stimmenthaltung der estnischen, der polnischen und der slowakischen Delegation. Die Richtlinie gilt somit gemäß Artikel 294 Absatz 8 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union als in der so abgeänderten Fassung des Standpunkts des Rates in erster Lesung erlassen. (Rechtsgrundlage: Artikel 91 AEUV).

Erklärung der Kommission

"Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstoßen würde. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.

Die Kommission unterstützt zwar die vom Europäischen Parlament und dem Rat erzielte Einigung, diese Bestimmung in neun Sonderfällen mit Hinweis auf deren mögliche Auswirkungen auf das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes und die öffentlichen Haushalte geltend zu machen, bedauert allerdings, dass sich diese Begründung in keinem der Erwägungsgründe widerspiegelt."

Erklärung Deutschlands

"Die Regelung in Art. 32 Abs. 4 sieht weiterhin eine zwingende Differenzierung von Trassenentgelten vor, um mit ETCS ausgestatteten Zügen Anreize zu geben. DEU spricht sich gegen die Übernahme von "Haftungsregelungen" der Mitgliedstaaten für etwaige finanzielle Defizite der EIU aus der Trassenpreisdifferenzierung aus.

DEU geht davon aus, dass die im Rat am 16. Juni 2011 anlässlich der Verabschiedung der Allgemeinen Ausrichtung zu dem Richtlinienvorschlag seitens der Europäischen Kommission abgegebene Erklärung weiterhin Bestand hat, wonach sich die Haushaltvorbehalte (Erwägungsgründe 10 und 37) ausdrücklich auch auf Artikel 8 Abs. 4 beziehen.

DEU geht ferner davon aus, dass Artikel 31 Absatz 5 Unterabsatz 4 die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreiskomponente nach Unterabsatz 1 nicht auf den Zweck begrenzt, nur eine Umrüstung von Güterwagen zu finanzieren, sondern dass dieses Instrument einen allgemeinen Anreiz zur Lärminderung liefern kann und andere Maßnahmen nicht grundsätzlich ausschließt.

DEU weist darauf hin, dass Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 die Einführung einer getrennten Buchführung und Rechnungslegung für "alle Serviceeinrichtungen nach Anhang II" vorsieht, wobei Anhang II als Serviceeinrichtung beispielsweise Abstellgleise definiert. DEU geht davon aus, dass Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 nicht beabsichtigt, für jede einzelne Serviceeinrichtung eine getrennte Buchführung und Rechnungslegung vorzuschreiben, sondern vielmehr eine Trennung nach Kategorien von Serviceeinrichtungen beabsichtigt."

Gemeinsame Erklärung Polens und der Slowakischen Republik

"Polen und die Slowakische Republik messen dem Ausbau des Eisenbahnsektors eine hohe Bedeutung bei. Polen und die Slowakische Republik führen gegenwärtig eine schwierige und kostspielige Umstrukturierung des Infrastrukturbetreibers durch. Zudem werden Polen und die Slowakische Republik im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur schrittweise erhöhen.

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist ein wichtiges Dokument, das die Grundlage für den Ausbau des Schienenverkehrs bildet. Allerdings sollte es zugleich der schwierigen Haushaltslage der Mitgliedstaaten Rechnung tragen und angemessene Übergangszeiten vorsehen.

Polen und die Slowakische Republik gehen davon aus, dass die aus der Richtlinie hervorgehenden Verpflichtungen nicht in Widerspruch zu den Verpflichtungen stehen dürfen, die sich aus dem Stabilitäts- und Wachstumspakt ergeben, insbesondere was das verbindliche Verfahren bei einem übermäßigen Defizit in Bezug auf einige Mitgliedstaaten anbelangt. Unter diesem Aspekt sind die in der Richtlinie vorgesehenen Übergangszeiten nicht ausreichend.

Zudem sind Polen und die Slowakische Republik der Auffassung, dass einige Bestimmungen der Richtlinie nicht für bereits bestehende Strecken gelten sollten, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden, für die EU untypische technische Merkmale haben und lediglich einen Mitgliedstaat mit einem angrenzenden Drittstaat verbinden. Eine entsprechende Ausnahme wurde jedoch nicht in die Richtlinie aufgenommen.

Daher können Polen und die Slowakische Republik der Richtlinie nicht zustimmen und enthalten sich der Stimme."

Erklärung Lettlands

"Lettland unterstützt uneingeschränkt die Initiative, den Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnraum durch eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets zu vereinfachen, zu präzisieren und zu modernisieren.

Allerdings hat Lettland weiterhin Bedenken gegen einige Bestimmungen der Richtlinie:

- Nach Artikel 7 Absatz 1 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, den Nachweis dafür zu erbringen, dass das Ziel der Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber erreicht worden ist. Das Fehlen klar festgelegter Kriterien in der Richtlinie und die allgemeine Anforderung, der zufolge die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die wesentlichen Funktionen Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, lassen viel Raum für Auslegungen und tragen nicht dazu bei, Unklarheiten und Lücken im bestehenden Rechtsrahmen zu beseitigen. Die Umsetzung der Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung und damit verbundene Vertragsverletzungsverfahren sind Beleg für die diesbezüglichen Schwierigkeiten der Mitgliedstaaten. Genau festgelegte Kriterien hätten eine bessere Umsetzung der Richtlinie ermöglicht und hätten dem Eisenbahnsektor die Gewissheit verschafft, dass nationale Maßnahmen nicht strenger sind als der von der EU vorgegebene Rechtsrahmen.

Nach Ansicht Lettlands ist es – unter Wahrung des Initiativrechts – ein Schritt in die richtige Richtung, der Kommission mit Artikel 63 Absatz 1 die Aufgabe zu übertragen, gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen in Bezug auf die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr und zur Entwicklung geeigneter Voraussetzungen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur vorzuschlagen, wobei sie auf den bestehenden Anforderungen einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen aufbaut; allerdings schafft dies nicht die erforderliche Gewissheit, dass dieses Problem eines Tages gelöst wird.

- Des Weiteren hat Lettland nach wie vor Bedenken dagegen, die Erhebung von Wegegrenten in die Liste der wesentlichen Funktionen aufzunehmen (Artikel 7 Absatz 1). Lettland hat volles Verständnis für die Notwendigkeit, Geschäftsgeheimnisse zu schützen; im Falle Lettlands müsste allerdings diese Funktion vom Infrastrukturbetreiber, der zugleich Eigentümer der Infrastruktur ist, auf den Erbringer der wesentlichen Funktionen übertragen werden. Eine derartige Maßnahme würde die Fähigkeit des Infrastrukturbetreibers beeinträchtigen, seine Finanzen ordnungsgemäß zu kontrollieren, und sich auch nachteilig auf seine gegenwärtigen und künftigen finanziellen Verpflichtungen und auf die Finanzierung der Infrastrukturentwicklung auswirken.
- Zudem ist Lettland der Auffassung, dass für die vom Europäischen Parlament aufgeworfene Frage in Bezug auf Artikel 17 Absatz 1 betreffend die Erteilung von Genehmigungen im Kontext der Beziehungen zu Drittländern und in Bezug auf ein Schienennetz, das eine andere Spurweite als das Haupteisenbahnnetz der EU aufweist und das entweder von der Union geographisch losgelöst ist oder sich in deren Randlage befindet, keine ausreichende Lösung gefunden wurde; ferner hätte – hiervon ist Lettland nach wie vor überzeugt – im Haupttext der Richtlinie anhand eindeutiger Regeln die Möglichkeit geschaffen werden sollen, Beschränkungen in Bezug auf Eisenbahnunternehmen anzuwenden, die aufgrund entsprechender Eigentumsrechte de facto direkt oder indirekt von einem Drittland oder von einem Staatsangehörigen eines Drittlandes kontrolliert werden.

Trotz dieser Bedenken ist sich Lettland bewusst, wie wichtig Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind, und bestätigt, dass es die endgültige Kompromissfassung der Richtlinie unterstützt, wobei es allerdings an die Europäische Kommission appelliert, bei der Ausarbeitung künftiger Gesetzgebungsakte in diesem Bereich den oben dargelegten Aspekten Rechnung zu tragen."

Erklärung Österreichs

"Österreich unterstützt grundsätzlich die Initiative, das erste Eisenbahnpaket im Sinne einer Vereinfachung des Regelwerks im Europäischen Eisenbahnraum zu überarbeiten. Für Österreich ist die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene als umweltfreundliche Alternative zur Straße von entscheidender Bedeutung.

Daher unterstützt Österreich wie viele andere Mitgliedstaaten auch vollinhaltlich die europäischen Ziele betreffend ETCS. Auf nationaler Ebene wird dies klar durch den österreichischen ETCS-Migrationsplan und noch mehr durch das österreichische Förderprogramm betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS-Level 2 demonstriert. Dieses ETCS-Förderprogramm, welches im Jahr 2011 notifiziert und gestartet wurde, hat bereits einen direkten Anreiz im Hinblick auf die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS-Level 2, welches mit der Version gemäß Kommissionsentscheidung 2008/386/EG im Einklang steht, gesetzt.

Vor diesem Hintergrund ist zu betonen, dass die Bestimmung des Artikels 32 Absatz 4 nur in der Weise interpretiert werden kann, dass Mitgliedstaaten bzw. Infrastrukturbetreiber in Mitgliedstaaten, die bereits ein ETCS-Förderprogramm betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS gestartet haben, nicht dieselbe Verpflichtung trifft, das Schienenbenützungsentgelt auf ETCS-Korridoren gemäß Kommissionsentscheidung 2009/561/EG zu differenzieren, wie jene Mitgliedstaaten, die keine direkten Anreize betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS für Eisenbahnverkehrsunternehmen gesetzt haben.

Generell sollten auf europäischer Ebene lediglich die Rahmenbedingungen für diesen Sektor vorgegeben werden und es den Staaten überlassen bleiben, wie sie den Eisenbahnsektor im Rahmen der europäischen Zielsetzungen organisieren. Verpflichtende Trennungen von Einrichtungen über getrennte Buchführung und Bilanzen hinaus führen zu unverhältnismäßigen finanziellen und organisatorischen Mehrbelastungen und zu unverhältnismäßigen Eingriffen in die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit der Eisenbahnunternehmen, die Österreich nicht befürwortet.

Aus diesem Grund lehnt Österreich auch die Formulierungen des Artikels 13 Abs. 3 und Abs. 6 ab und kann dem vorliegenden Legislativakt nicht zustimmen."

TAGESORDNUNGSPUNKTE

4. Paket zur Durchführung des Seearbeitsübereinkommens

- (a) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle [Erste Lesung]**
- Allgemeine Ausrichtung
8239/12 MAR 37 TRANS 105 SOC 241
13904/12 MAR 112 TRANS 297 SOC 754 CODEC 2163
+ ADD 1

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der in Dokument 13904/12 enthaltenen Fassung des vorgenannten Richtlinienvorschlags fest.

Österreich legte die nachstehende Protokollerklärung vor.

Erklärung Österreichs

"Österreich ist sich der Bedeutung des Seearbeitsübereinkommens bewusst, das einen wichtigen Ansatz dazu darstellt, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute auf Schiffen zu verbessern. Aus diesem Grund werden die Anstrengungen begrüßt, das Seearbeitsübereinkommen in einer möglichst großen Zahl von Staaten umzusetzen.

Auf der anderen Seite ist die Seeschifffahrt für einen Binnenstaat wie Österreich von geringerer Bedeutung, nicht zuletzt weil das Seeschiffregister für gewerblich genutzte Schiffe geschlossen wurde. Österreich ist somit in dieser Hinsicht kein Flaggenstaat mehr.

Österreich möchte keineswegs den anderen Mitgliedstaaten im Weg stehen, wenn sie im Sinne der vorliegenden Richtlinien vorschläge das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren. Da die Implementierung dieses Übereinkommens aber mit großem administrativen und finanziellen Aufwand verbunden ist, der in keinem Verhältnis zur inhaltlichen Betroffenheit steht, gedenkt Österreich nicht, das Seearbeitsübereinkommen zu ratifizieren."

(b) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der Richtlinie 2009/13/EG des Rates zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG [Erste Lesung]

- Allgemeine Ausrichtung
8241/12 MAR 38 TRANS 106 SOC 242
14790/12 MAR 123 TRANS 327 SOC 816 CODEC 2348
+ ADD 1
+ ADD 2

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der in Dokument 14790/12 enthaltenen Fassung des vorgenannten Richtlinien vorschlags fest.

Slowenien enthielt sich der Stimme und legte die nachstehende Protokollerklärung vor.

Ferner legte Österreich die nachstehende Protokollerklärung vor.

Erklärung Österreichs

"Österreich ist sich der Bedeutung des Seearbeitsübereinkommens bewusst, das einen wichtigen Ansatz dazu darstellt, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute auf Schiffen zu verbessern. Aus diesem Grund werden die Anstrengungen begrüßt, das Seearbeitsübereinkommen in einer möglichst großen Zahl von Staaten umzusetzen.

Auf der anderen Seite ist die Seeschifffahrt für einen Binnenstaat wie Österreich von geringerer Bedeutung, nicht zuletzt weil das Seeschiffregister für gewerblich genutzte Schiffe geschlossen wurde. Österreich ist somit in dieser Hinsicht kein Flaggenstaat mehr.

Österreich möchte keineswegs den anderen Mitgliedstaaten im Weg stehen, wenn sie im Sinne der vorliegenden Richtlinien vorschläge das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren. Da die Implementierung dieses Übereinkommens aber mit großem administrativen und finanziellen Aufwand verbunden ist, der in keinem Verhältnis zur inhaltlichen Betroffenheit steht, gedenkt Österreich nicht, das Seearbeitsübereinkommen zu ratifizieren."

Erklärung Sloweniens

"Die Republik Slowenien hält an ihrem allgemeinen Vorbehalt zu dem Vorschlag fest, insbesondere was die Frage der gewählten Rechtsgrundlage und den Durchführungsmechanismus anbelangt.

Die Republik Slowenien argumentiert wie folgt: Da mit der vorgeschlagenen Richtlinie die Richtlinie 2009/13/EG (die auf der Grundlage von Artikel 139 Absatz 2 EGV, jetzt Artikel 155 Absatz 2 AEUV, angenommen worden war) umgesetzt beziehungsweise ergänzt werden soll, die ihrerseits eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern zur Durchführung des MLC 2006 durchsetzt und ergänzt, wäre es logischer gewesen, die Richtlinie 2009/13/EG auch auf dieser Rechtsgrundlage zu ändern oder zumindest die Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten zu ändern.

Aus Sicht der Republik Slowenien würde ein solches Vorgehen eher den Grundsätzen für die Wahl der Rechtsgrundlage sowie der besseren Rechtsetzung, der Vereinfachung und der Transparenz entsprechen.

Die Republik Slowenien ist der Ansicht, dass der mit der allgemeinen Ausrichtung verfolgte Ansatz dieser Problematik nicht hinreichend Rechnung trägt und dass die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie in die einzelstaatlichen Rechtsordnungen auf Schwierigkeiten stoßen werden."

5. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union (Neufassung) [Erste Lesung]

- Allgemeine Ausrichtung
18009/11 AVIATION 257 CODEC 2289
+ REV 1 (en)
15282/12 AVIATION 158 CODEC 2455

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der in Dokument 15442/12 enthaltenen Fassung des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Europäischen Union (Neufassung) fest.

Der Vorsitz legte die nachstehende Protokollerklärung vor.

Erklärung des Vorsitzes

"Damit das Vereinigte Königreich und Spanien mehr Zeit erhalten, um eine Einigung in der Gibraltar-Frage zu erzielen, schlägt der Vorsitz vor, diese Angelegenheit einstweilen ruhen zu lassen.

Um dieser 'Ruhephase' in unserem Text Rechnung zu tragen, schlägt der Vorsitz vor, alle Bezugnahmen auf Gibraltar (in Erwägungsgrund 29 und in Artikel 1) im Text auszuklammern und die Fußnoten 7 und 9 durch einen Hinweis zu ersetzen, dass die Angelegenheit in dieser Weise einstweilen ruht."

7. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ("Fahrtenschreiber") [Erste Lesung]

- Politische Einigung
13195/11 TRANS 222 CODEC 1274
13725/12 TRANS 292 CODEC 2124
+ ADD 1

Der Rat gelangte zu einer politischen Einigung über die in Dokument 13725/12 enthaltene Fassung dieses Vorschlags.

Die Kommission legte die nachstehende Protokollerklärung vor.

Erklärung der Kommission

"Die Kommission ist der Auffassung, dass die politische Einigung keine ausreichenden Garantien bietet, um Betrug und Missbrauch des Fahrtenschreibersystems zu verhindern, und zwar aus folgenden Gründen:

- Der für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers vorgesehene Termin liegt – im Vergleich zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag (Artikel 4, 5 und 6) – zu spät.
- Der Rat hat Artikel 27 über die Integration der Fahrerkarten gestrichen, ohne langfristige Alternativen für eine Personalisierung der Karten und die Eindämmung des Missbrauchs von Karten zu bieten.
- Der vom Rat in Artikel 21 neu aufgenommene Absatz 7a ermöglicht die Ausstellung von Fahrerkarten für Fahrer, die ihren Wohnsitz in Gebieten der Mitgliedstaaten haben, in denen die Verträge nicht gelten, ohne dass es ausreichende rechtliche Garantien dafür gibt, dass diese Fahrer die Verordnung einhalten.

Diese Punkte stellen Schwachstellen dar, die eines der Hauptziele des ursprünglichen Kommissionsvorschlags unterminieren, nämlich die Sicherheit des Fahrtenschreibersystems zu erhöhen und die Zahl der Betrugsfälle zu verringern.

Die Kommission ersucht den Rat und das Europäische Parlament, die oben aufgeführten Punkte weiter zu erörtern und im Zuge der nächsten Schritte des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens nach geeigneten Lösungen zu suchen."

8. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG [Erste Lesung]

- Orientierungsaussprache
 - 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954
 - + REV 1 (cs, da, el, es, et, fi, ga, hu, it, lt, lv, mt, nl, pl, pt, sk, sl, sv, ro, bg)
 - 15093/12 TRANS 339 CODEC 2412

Der Rat führte eine Orientierungsaussprache über den vorgenannten Vorschlag.

=====