



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**



10457/1/13 REV 1

(OR. en)

PRESSE 233  
PR CO 29

## **MITTEILUNG AN DIE PRESSE**

3243. Tagung des Rates

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

Luxemburg, 6., 7. und 10. Juni 2013

Präsidenten **Pat RABBITTE**  
Minister für Kommunikation, Energie und Naturressourcen  
**Leo VARADKAR**  
Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

# **P R E S S E**

---

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRÜSSEL Tel.: +32 (0)2 281 9442 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/press>

## Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

### Telekommunikation

Der Rat führte eine Aussprache über die Rolle des Telekommunikationssektors und der Informations- und Kommunikationstechnologien im Rahmen der **Digitalen Agenda für Europa**. Die Minister legten ihre Vorstellungen von den Hauptmerkmalen eines EU-Binnenmarkts für die Telekommunikation dar. Das Ergebnis der Aussprache wird in die Vorbereitungen für die Tagung des Europäischen Rates im Oktober einfließen, die vorrangig den Themen Innovation und Digitale Agenda gewidmet ist.

Die Minister nahmen Kenntnis vom Sachstand und erörterten einen Richtlinienvorschlag zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen **Netz- und Informationssicherheit** in der Union. Dieser Vorschlag ist Teil der Cybersicherheitsstrategie der Europäischen Union, wie sie von der Kommission umrissen wurde.

Der Rat nahm ferner Kenntnis von mehreren anderen Gesetzgebungsvorschlägen, darunter insbesondere von

- einer Verordnung, mit der EU-weit **sichere elektronische Transaktionen** ermöglicht werden sollen und die zudem Regeln für die elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt sowie einen Rechtsrahmen für elektronische Signaturen, elektronische Siegel, elektronische Zeitstempel, elektronische Dokumente, elektronische Zustelldienste und die Website-Authentifizierung festgelegt;
- zwei Verordnungen über digitale Infrastrukturen und Dienste: erstens Leitlinien für die **transeuropäischen Telekommunikationsnetze**, für die die Kommission unlängst einen geänderten Vorschlag angenommen hat; zweitens Maßnahmen für den **Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze für die elektronische Kommunikation** durch **Senkung der** damit verbundenen **Kosten**, beispielsweise durch gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen wie Gas-, Wasser- oder Stromleitungen;
- einer Richtlinie zur Harmonisierung der Regeln der Mitgliedstaaten über den **Zugang zu Websites öffentlicher Stellen**, damit die im Binnenmarkt bestehenden Hindernisse für die Webentwicklungsbranche abgebaut werden und EU-weit für einen besseren Zugang gesorgt wird.

### Energie

Der Rat nahm Kenntnis von einem Sachstandsbericht über den Entwurf einer Richtlinie über **indirekte Landnutzungsänderungen**, mit der die Richtlinien über Kraftstoffqualität bzw. über erneuerbare Energien geändert und die Folgen indirekter Landnutzungsänderungen auf die Treibhausgasemissionen minimiert werden sollen.

Der Rat nahm **Schlussfolgerungen** zu der Mitteilung der Kommission "**Ein funktionierender Energiebinnenmarkt**" an. Diese Schlussfolgerungen enthalten detaillierte Angaben zu den Aufgaben, die zur Einhaltung der vom Europäischen Rat für 2014 und 2015 festgelegten Fristen im Hinblick auf die Stärkung der Rechte und der Rolle Verbraucher und den Übergang zum Energiebinnenmarkt der Zukunft durchzuführen sind. Sie bauen auf den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates – u.a. zu Energiefragen – vom 22. Mai 2013 auf.

Der Rat führte zudem eine Orientierungsaussprache zur der Mitteilung der Kommission "**Technologien und Innovationen im Energiebereich**". Die Aussprache wird zu den derzeitigen Überlegungen über die Prioritäten für Forschung, Entwicklung und Innovation im Energiebereich bis 2020 und darüber hinaus und über die Förderungsmöglichkeiten für die Umsetzung dieser Prioritäten beitragen.

## Verkehr

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu einer Neufassung der Richtlinie aus dem Jahr 2008 über die **Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU**, die Bestandteil der Säule "Technik" des von der Kommission im Januar veröffentlichten "vierten Eisenbahnpakets" ist. Mit dieser Neufassung sollen die noch bestehenden administrativen und technischen Hindernisse für einen Eisenbahnbinnenmarkt beseitigt werden.

Die allgemeine Ausrichtung sieht insbesondere eine duale Genehmigungsregelung mit einer Aufteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und den nationalen Sicherheitsbehörden vor. Die ERA wird auf der Grundlage von Bewertungen, die von den nationalen Behörden durchgeführt werden, Genehmigungen für die für grenzüberschreitende Verkehrsdienste genutzten Fahrzeuge erteilen. Bei ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr genutzten Fahrzeugen kann der Antragsteller entscheiden, ob er die Genehmigung bei der ERA oder der nationalen Sicherheitsbehörde einholt.

Der Rat verständigte sich zudem auf allgemeine Ausrichtungen zu mehreren anderen Gesetzgebungsvorschlägen. Hierbei handelt es sich um

- zwei Richtlinien, die Bestandteil des von der Kommission im Juli 2012 zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vorgelegten Pakets "**Verkehrssicherheit**" sind. Eine dieser Richtlinien ist eine aktualisierte Fassung der Richtlinie aus dem Jahr 2000 über punktuelle technische **Unterwegskontrollen**, denen **Nutzfahrzeuge** zusätzlich zu den regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen unterzogen werden. Sie sieht die Einführung eines Risikoeinstufungssystems vor, das dafür sorgen soll, dass Fahrzeuge mit einem hohen Risiko ermittelt und strenger kontrolliert werden. Die zweite Richtlinie ist eine Überarbeitung der Richtlinie aus dem Jahr 1999 über **Zulassungsdokumente für Fahrzeuge**. Die beiden Richtlinienentwürfe ergänzen den Richtlinienentwurf zur Aktualisierung der gemeinsamen Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen, zu dem der Rat im vergangenen Dezember eine allgemeine Ausrichtung festgelegt hatte;
- eine Überarbeitung der Richtlinie aus dem Jahr 2003 über die **Meldung von Ereignissen**, die die **Sicherheit der Luftfahrt** gefährden könnten. Der neue Richtlinienentwurf soll das Meldesystem verbessern, so dass künftige Unfälle vermieden werden können;
- eine Überarbeitung der Richtlinie aus dem Jahr 1998 mit Vorschriften für **Schiffsausrüstung**, die an Bord von EU-Schiffen installiert werden soll. Mit dieser Überarbeitung sollen die Regeln mit anderen EU-Rechtsvorschriften für die Vermarktung von Produkten in Einklang gebracht und die Umsetzung von Änderungen internationaler Normen in europäisches und nationales Recht vereinfacht und klarer festgelegt werden.

Darüber hinaus nahm der Rat Kenntnis vom Sachstand in Bezug auf die **Fazilität "Connecting Europe"** (CEF), das künftige Finanzierungsinstrument für die transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze.

**INHALT<sup>1</sup>**

<b>TEILNEHMER</b> .....	<b>6</b>
 <b>ERÖRTERTE PUNKTE</b>	
TELEKOMMUNIKATION.....	9
Digitale Agenda für Europa – Die Rolle des Telekommunikations- und des IKT-Sektors.....	9
Sicherheit elektronischer Kommunikations- und Informationssysteme .....	9
Stärkung des Vertrauens in elektronische Transaktionen .....	11
Digitale Infrastrukturen und Dienste.....	12
Barrierefreier Zugang zu Websites öffentlicher Stellen .....	13
Sonstiges .....	15
ENERGIE.....	16
Indirekte Landnutzungsänderungen.....	16
Ein funktionierender Energiebinnenmarkt.....	17
Energietechnologien und -innovationen .....	17
Internationale Beziehungen.....	18
Sonstiges .....	19
VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG .....	19
Politische Erklärung des Pentalateralen Energieforums .....	19
VERKEHR.....	20
Neue Interoperabilitätsvorschriften im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets.....	20
Verkehrssicherheit von Fahrzeugen.....	22

<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.

–	Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen .....	22
–	Zulassungsdokumente für Fahrzeuge .....	23
	Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt .....	23
	Richtlinie über Schiffsausrüstung .....	25
	Fazilität "Connecting Europe" .....	26
	VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG .....	27
	Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens mit Israel.....	27
	<u>Sonstiges</u> .....	27

## **SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

### *ENERGIE*

–	Ökodesign-Anforderungen an den Stromverbrauch von Fernsehgeräten im Bereitschafts- und im Aus-Zustand .....	30
–	Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten .....	30
–	Beziehungen zu Algerien/Vereinbarung für den Energiebereich .....	30

### *VERKEHR*

–	Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention .....	31
---	---	----

### *ZOLLUNION*

–	Aktualisierung des Zollkodex der Union.....	31
---	---	----

### *BINNENMARKT*

–	Sicherheit pyrotechnischer Gegenstände .....	31
---	--	----

### *HANDELSPOLITIK*

–	Allgemeine Zollpräferenzen – Myanmar.....	32
---	---	----

### *LANDWIRTSCHAFT*

–	Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken .....	32
---	--	----

### *AUDIOVISUELLE FRAGEN*

### *SPORT*

–	Übereinkommen zur Bekämpfung der Manipulation von Sportergebnissen .....	33
---	--	----

## **TEILNEHMER**

Die Regierungen der Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission waren wie folgt vertreten:

### **Belgien:**

Olivier BELLE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Bulgarien:**

Petia VASSILEVA

Danail PAPAISOV

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters  
Minister für Verkehr, Informationstechnologie und  
Kommunikation

### **Tschechische Republik:**

Pavel KOLÁŘ

Pavel ŠOLC

Bedřich DANDA

Zbyněk STANJURA

Stellvertretender Minister des Innern  
Stellvertretender Minister für Industrie und Handel  
Stellvertretender Minister für Industrie und Handel  
Minister für Verkehr

### **Dänemark:**

Jonas BERING LIISBERG

Henrik DAM KRISTENSEN

Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Minister für Verkehr

### **Deutschland:**

Stefan KAPFERER

Guido PERUZZO

Peter RAMSAUER

Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und  
Technologie  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### **Estland:**

Juhan PARTS

Clyde KULL

Minister für Wirtschaft und Kommunikation  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Irland:**

Pat RABBITTE

Leo VARADKAR

Asimakis PAPAGEORGIOU

Stavros KALOGIANNIS

Minister für Kommunikation, Energie und Natur-  
ressourcen  
Minister für Verkehr, Tourismus und Sport  
Staatssekretär für Umwelt, Energie und Klimawandel  
Stellvertretender Minister für Entwicklung, Wettbewerbs-  
fähigkeit, Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

### **Spanien:**

José Pascual MARCO

Ana María PASTOR JULIÁN

Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Ministerin für öffentliche Arbeiten

### **Frankreich:**

Alexis DUTERTRE

Frédéric CUVILLIER

Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Staatsminister für Verkehr, Meeresfragen und Fischerei  
bei der Ministerin für Ökologie, nachhaltige Entwicklung  
und Energie

### **Italien:**

Antonio CATRICALÀ

Claudio DE VINCENTI

Maurizio LUPI

Stellvertretender Minister für Wirtschaftsentwicklung  
Staatssekretär  
Minister für Infrastruktur und Verkehr

**Zypern:**

Yiorgos LAKKOTRYPIS  
Maria HADJITHEODOSIOU  
Alecos MICHAELIDES

Minister für Energie, Handel, Industrie und Tourismus  
Amtierende Stellvertreterin des Ständigen Vertreters  
Staatssekretär, Ministerium für Kommunikation und  
öffentliche Arbeiten

**Lettland:**

Daniels PAVĻUTS  
Aleksandrs ANTONOVŠ  
Viktors VALAINIS

Minister für Wirtschaft  
Staatssekretär  
Parlamentarischer Sekretär, Ministerium für Verkehr

**Litauen:**

Rimantas SINKEVIČIUS  
Jaroslav NEVEROVIČ

Minister für Verkehr und Kommunikation  
Minister für Energie

**Luxemburg:**

Etienne SCHNEIDER  
Michèle EISENBARTH  
Claude WISELER

Minister für Wirtschaft und Außenhandel  
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters  
Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

**Ungarn:**

Olivér VÁRHELYI

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

**Malta:**

Konrad MIZZI  
Edward ZAMMIT LEWIS

Minister für Energie und Wasserwirtschaft  
Parlamentarischer Sekretär für Wettbewerbsfähigkeit und  
Wirtschaftswachstum  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Patrick R. MIFSUD

**Niederlande:**

Wepke KINGMA  
Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Ministerin für Infrastruktur und Umwelt

**Österreich:**

Reinhold MITTERLEHNER  
Harald GÜNTHER  
Doris BURES

Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Techno-  
logie

**Polen:**

Michał BONI  
Hanna TROJANOWSKA  
Sławomir NOWAK

Minister für Verwaltung und Digitalisierung  
Unterstaatssekretärin, Ministerium für Wirtschaft  
Minister für Verkehr, Bauwesen und maritime Angelegen-  
heiten

Maciej JANKOWSKI

Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen  
und maritime Angelegenheiten

**Portugal:**

Artur TRINDADE  
Pedro COSTA PEREIRA  
Sérgio MONTEIRO

Staatssekretär für Energie  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Staatssekretär für öffentliche Arbeiten, Verkehr und  
Kommunikation

**Rumänien:**

Dan NICA  
Constantin NITA  
Septimiu BUZASU

Minister für die Informationsgesellschaft  
Minister mit Zuständigkeit für Energiefragen  
Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

**Slowenien:**

Samo OMERZEL  
Uros VAJGL

Minister für Infrastruktur und Raumordnung  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

**Slowakei:**

Frantisek PALKO  
Dušan PETRÍK  
Ján POČIATEK

Staatssekretär  
Staatssekretär, Ministerium für Wirtschaft  
Minister für Verkehr, Bauwesen und Regionalentwicklung

**Finnland:**

Pia VIITANEN  
Marja RISLAKKI

Ministerin für Wohnungswesen und Kommunikation  
Staatssekretärin, Ministerium für Beschäftigung und Wirtschaft  
Ministerin für Verkehr

Merja KYLLÖNEN

**Schweden:**

Anna-Karin HATT  
Jan Roland OLSSON  
Ingela BENDROT

Ministerin für Informationstechnologie und Energie  
Stellvertreter des Ständigen Vertreters  
Staatssekretärin (zuständig für Verkehr und Infrastruktur)

**Vereinigtes Königreich:**

Ed VAIZEY  
Shan MORGAN  
Stephen HAMMOND  
Keith BROWN

Minister für Kultur und Kommunikation  
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters  
Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr  
Schottischer Minister für Verkehr

---

**Kommission:**

Neelie KROES  
Günther OETTINGER  
Siim KALLAS

Vizepräsidentin  
Mitglied  
Vizepräsident

---

Die Regierungen der beitretenden Staaten waren wie folgt vertreten:

**Kroatien:**

Irena ANDRASSY  
Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters  
Minister für maritime Angelegenheiten, Verkehr und Infrastruktur



## **ERÖRTERTE PUNKTE**

### **TELEKOMMUNIKATION**

#### **Digitale Agenda für Europa – Die Rolle des Telekommunikations- und des IKT-Sektors**

Der Rat führte eine Aussprache über den Sachstand und die verbleibenden Hindernisse im Zusammenhang mit der Schaffung des digitalen Binnenmarkts in der EU, die bis 2015 abgeschlossen sein sollte. Das Ergebnis der Aussprache trägt zur Vorbereitung der Tagung des Europäischen Rates im Oktober 2013 bei, auf der die Themen Innovation und digitale Agenda im Mittelpunkt der Beratungen stehen werden. Der irische Vorsitz wird dem Präsidenten des Europäischen Rates eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Erörterungen vorlegen.

Die Minister nahmen die Absicht der Kommission zur Kenntnis, ein Paket neuer Vorschläge zu unterbreiten, die dazu dienen sollen, das Funktionieren eines Binnenmarkts für Telekommunikationsdienste zu gewährleisten.

Im Rahmen ihrer Aussprache, die sich auf ein Papier des Vorsitzes stützte ([9756/13](#)), befürworteten die Minister grundsätzlich generell die Schaffung eines EU-Binnenmarkts für Telekommunikationsdienste. Es herrschte breites Einvernehmen über eine Reihe von Punkten in dieser Angelegenheit. Alle Bürger sollten unabhängig davon, wo sie wohnen, Zugang zu Breitbanddiensten haben; zudem sei es wichtig, die digitalen Fähigkeiten und Kompetenzen der Bürger zu stärken. Darüber hinaus seien Maßnahmen zur Steigerung der Investitionen im Telekommunikationssektor zu treffen. Ferner müsse ein stabiler, in sich schlüssiger und berechenbarer Rechtsrahmen bestehen, einschließlich einer besseren Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen, und seien die Interessen der Verbraucher zu schützen.

Einige Mitgliedstaaten waren jedoch skeptisch hinsichtlich der Notwendigkeit neuer Rechtsvorschriften in diesem Bereich; zudem wurden Besorgnisse darüber geäußert, dass einige wenige Unternehmen sich die Marktmacht teilen könnten. Außerdem wurde betont, dass die spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen seien.

#### **Sicherheit elektronischer Kommunikations- und Informationssysteme**

Der Rat erörterte einen Richtlinienvorschlag zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen Netz- und Informationssicherheit in der EU ([6342/13](#)). Die Erörterungen stützten sich auf einen Sachstandsbericht des Vorsitzes zu den bisherigen Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates ([10076/13](#)).

Angesichts der zunehmenden Bedeutung elektronischer Kommunikations- und Informationssysteme für Wirtschaft und Gesellschaft wächst auch die Gefahr unbeabsichtigter Sicherheitsvorfälle und vorsätzlicher Angriffe auf diese Systeme. Die Kommission geht davon aus, dass die derzeit unterschiedlichen Konzepte und Niveaus der Abwehrbereitschaft der Mitgliedstaaten die Sicherheit der Verbundnetze beeinträchtigen, da eine schwere Störung in einem Mitgliedstaat auch andere Mitgliedstaaten in Mitleidenschaft ziehen kann.

Um dieser Situation Herr zu werden, sieht der Richtlinienvorschlag insbesondere Folgendes vor:

- Alle Mitgliedstaaten müssen über Mindestkapazitäten für die Prävention, den Umgang und die Reaktion in Bezug auf Risiken und Vorfälle verfügen, die die Informationssysteme beeinträchtigen; dazu gehören der Aufbau einer zuständigen nationalen Behörde, die Aufstellung eines nationalen IT-Notfallteams und die Entwicklung nationaler Strategien und Notfallpläne;
- im Hinblick auf eine - bei Bedarf - koordinierte Reaktion auf Vorfälle und eine einheitliche Anwendung der Richtlinie in der gesamten EU sollte ein Netz für die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden geschaffen werden;
- öffentliche Verwaltungen und Marktteilnehmer wie die Betreiber von Internet-Netzen und -Diensten sowie Betreiber kritischer Infrastrukturen in den Bereichen Energie, Verkehr, Finanzen und Gesundheitsfürsorge müssen die Risiken für ihre Informationssysteme in angemessener Weise bewerten, geeignete Maßnahmen für Prävention und Umgang in Bezug auf Vorfälle ergreifen und schwerwiegende Vorfälle den zuständigen Behörden melden.

Bei ihren Erörterungen über den Vorschlag räumten die Minister ein, dass Cyberangriffe eine ernste Gefahr darstellen, und forderten demzufolge, dass der Verbesserung der Sicherheit auf diesem Gebiet hohe Priorität zukommt. Zahlreiche Mitgliedstaaten sprachen sich jedoch für eine flexiblere Vorgehensweise aus, die beinhalten würde, dass EU-weit bindende Vorschriften nur für kritische Infrastrukturen gelten und grundlegende Anforderungen durch fakultative und freiwillige Maßnahmen ergänzt werden. Andere Delegationen vertraten demgegenüber die Auffassung, dass die Netzsicherheit in der gesamten EU nur mit rechtsverbindlichen Maßnahmen gewährleistet werden könnte.

Darüber hinaus wiesen zahlreiche Delegationen darauf hin, wie wichtig bei der Einführung von Sicherheitsstandards eine weltweite Koordinierung nicht zuletzt auch deswegen sei, um sicherzustellen, dass international tätige Unternehmen vergleichbaren Bedingungen unterliegen. Dennoch wurde allgemein anerkannt, dass in der EU hohe Sicherheitsstandards festgelegt werden müssten, selbst wenn diese ehrgeiziger als anderswo geltende Standards wären.

Andere Punkte, die nach dem Sachstandsbericht weiterer Erörterung bedürfen, betreffen die Feststellung der Marktteilnehmer, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollten, die besonderen Verpflichtungen der betroffenen Akteure, die Meldepflicht und die Struktur für die Umsetzung der Richtlinie.

Die Richtlinie muss noch vom Europäischen Parlament gebilligt werden, damit sie erlassen werden kann.

Dieser Richtlinienentwurf ist die zentrale Aktion im Rahmen der Cybersicherheitsstrategie der Europäischen Union, wie sie von der Kommission in ihrer Mitteilung zur Förderung eines "offenen, sicheren und geschützten Cyberraums" ([6225/13](#)) umrissen wurde, nach der die Widerstandsfähigkeit gegenüber Bedrohungen und Risiken in Bezug auf die Cybersicherheit eine der strategischen Prioritäten ist. Die anderen Prioritäten der Strategie sind die Eindämmung der Cyberkriminalität, die Entwicklung einer Cyberverteidigungspolitik im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Union, die Entwicklung der industriellen und technischen Ressourcen für die Cybersicherheit und die Entwicklung einer einheitlichen Cyberraumstrategie der EU auf internationaler Ebene.

### **Stärkung des Vertrauens in elektronische Transaktionen**

Der Rat nahm Kenntnis von einem Sachstandsbericht über einen Entwurf einer Verordnung, mit der das Vertrauen in elektronische Transaktionen dadurch gestärkt werden soll, dass im Binnenmarkt ein rechtlicher Rahmen für die elektronische Identifizierung und andere elektronische Vertrauensdienste geschaffen wird (Sachstandsbericht: [10100/13](#)). Das Ziel besteht darin, sichere und nahtlose elektronische Transaktionen zwischen Unternehmen, Bürgern und öffentlichen Verwaltungen zu ermöglichen und dadurch einen Beitrag zur Schaffung eines vollständig integrierten digitalen Binnenmarkts in der EU zu leisten.

Zu diesem Zweck sieht der Verordnungsentwurf die gegenseitige Anerkennung und Akzeptierung der elektronischen Identifizierung EU-weit vor. Zudem sollen die geltenden Regeln für elektronische Signaturen verschärft und Vorschriften über die Rechtswirkung und die Zulässigkeit anderer Vertrauensdienste, wie etwa elektronischer Siegel, elektronischer Zeitstempel, elektronischer Dokumente, elektronischer Zustelldienste und der Website-Authentifizierung, in Gerichtsverfahren eingeführt werden.

Die Beratungen über diesen technisch komplexen Gesetzgebungsentwurf konzentrierten sich unter irischem Vorsitz auf die elektronische Identifizierung und - in geringerem Umfang- auf die Vertrauensdienste. Ein entscheidender Aspekt sind die Sicherheitsniveaus elektronischer Identifizierungen, die für die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten elektronischen Identifizierungsmitteln erforderlich sind. Während eine Reihe von Mitgliedstaaten gleichwertigen Niveaus als Basis für die Anerkennung grundsätzlich den Vorzug geben, sähen andere Delegationen es lieber, wenn die erforderlichen Sicherheitsniveaus in der Verordnung festgelegt werden. Dennoch gibt es unter den Delegationen breite Unterstützung für einige allgemeine Grundsätze betreffend die elektronische Identifizierung: anfängliche Begrenzung auf vom öffentlichen Sektor erbrachte Dienstleistungen, Interoperabilität zwischen den einzelstaatlichen Identifizierungsinfrastrukturen, Technologieneutralität und notwendige Abhilfemaßnahmen bei Sicherheitsverletzungen.

Eine erhebliche Zahl weiterer Punkte ist ebenfalls eingehender zu erörtern; dazu gehören

- die Haftung in Bezug auf die elektronische Identifizierung und die Vertrauensdienste;
- die Behandlung von Vertrauensdiensteanbietern aus Drittländern;
- die Überwachung von Vertrauensdiensteanbietern;
- die Auswirkungen einiger Bestimmungen über elektronische Signaturen und elektronische Siegel auf das Verfahrensrecht der Mitgliedstaaten;

- das Konzept des "elektronischen Dokuments" und die Frage, ob diese Art von Dokumenten in der vorliegenden Verordnung berücksichtigt werden sollte;
- die Präzisierung der Definitionen;
- die Verwendung "delegierter Rechtsakte" zur Ermächtigung der Kommission, zugehörige Rechtsakte zu nicht wesentlichen technischen Aspekten der Verordnung zu erlassen;
- die Frist für das Inkrafttreten der Verordnung.

Die Kommission hatte ihren Vorschlag im Juni 2012 vorgelegt ([10977/12](#)). Ein erster Sachstandsbericht über die Erörterungen in den Vorbereitungsgremien des Rates wurde den für Telekommunikationsfragen zuständigen Ministern im Dezember 2012 vorgelegt ([17269/12](#)). Die zuständigen Ausschüsse des Europäischen Parlaments werden ihren jeweiligen Standpunkt zu dem Vorschlag voraussichtlich im Juli und September 2013 festlegen. Der Europäische Rat hat wiederholt gefordert, dass dieser Vorschlag rasch angenommen wird.

### **Digitale Infrastrukturen und Dienste**

Der Rat nahm Kenntnis vom Sachstand in Bezug auf zwei Verordnungen über digitale Infrastrukturen und Dienste (Sachstandsbericht: [10076/13](#)): Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze einerseits und Maßnahmen für den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze für die elektronische Kommunikation durch Senkung der Kosten andererseits.

In den Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze werden die Ziele und Voraussetzungen dargelegt, die für Projekte von gemeinsamem Interesse gelten, mit denen Telekommunikationsdienste und -infrastruktur EU-weit eingeführt werden sollen. Die Kommission hatte ihren ursprünglichen Vorschlag im Oktober 2011 vorgelegt ([16006/11](#)), der seither im Parlament und im Rat erörtert worden ist (siehe frühere Sachstandsberichte: [10451/12](#) und [17257/12](#)). Allerdings hat sich der Europäische Rat im Februar 2013 auf Haushaltskürzungen verständigt und die Mittel für den Telekommunikationssektor im Rahmen der künftigen Fazilität „Connecting Europe“ von 9,2 Mrd. EUR auf 1 Mrd. EUR gesenkt (siehe *EUCO* [37/13](#), S. 9). Um dieser Situation Rechnung zu tragen, hat die Kommission am 28. Mai 2013 einen geänderten Vorschlag angenommen. Die Vorbereitungsgremien des Rates müssen die geänderten Leitlinien nunmehr erörtern.

Nach dem neuen Vorschlag ([10201/13](#)) würden die verfügbaren Mittel im Wesentlichen für eines der beiden Hauptziele des ursprünglichen Vorschlags verwendet, nämlich die Unterstützung für transeuropäische digitale Dienste, insbesondere interoperable Dienstplattformen. Gleichzeitig würden die Finanzierungskriterien verschärft und die Zahl der für eine Finanzierung in diesem Rahmen in Betracht kommenden Dienste gesenkt. Nichtsdestoweniger stünden Mittel in begrenztem Umfang auch für den Aufbau von Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetzen, dem anderen Hauptziel des ursprünglichen Vorschlags, zur Verfügung; diese Unterstützung würde über Finanzierungsinstrumente erfolgen, die dazu dienen, private Mittel zu mobilisieren und Investitionen aus sonstigen öffentlichen Quellen anzuschieben.

Was den Vorschlag für eine Verordnung über den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsnetze für die elektronische Kommunikation durch Senkung der Kosten betrifft, den die Kommission im März 2013 vorgelegt hat ([7999/13](#)), so befinden sich die Erörterungen in der Ratsgruppe noch im Anfangsstadium.

Zwecks Senkung der Kosten schlägt die Kommission vor, Versorgungsnetzen (in den Bereichen elektronische Kommunikation, Gas, Strom, Wasser oder Verkehr) die Verpflichtung aufzuerlegen, im Hinblick auf die Entwicklung von Breitbandverbindungen den Zugang zu ihren bestehenden oder geplanten Infrastrukturen (wie Gas-, Wasser- oder Stromleitungen und Gebäuden oder Masten) zu ermöglichen. Da Hoch- und Tiefbauarbeiten einen erheblichen Teil der Kosten des Netzaufbaus ausmachen, sieht die Kommission in der gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturen ein signifikantes Einsparpotenzial. Jeder Mitgliedstaat würde eine Streitbeilegungsstelle zur Schlichtung von Streitigkeiten über Zugangsrechte einrichten.

Darüber hinaus wären neue Gebäude oder Gebäude, die in großem Maßstab renoviert werden, mit Infrastrukturen auszustatten, die an Hochgeschwindigkeitsbreitbanddienste angeschlossen werden können, wobei in Fällen von unverhältnismäßig hohen Kosten Ausnahmen möglich sind.

Andere Vorschläge für kostensenkende Maßnahmen umfassen die Koordinierung von Hoch- und Tiefbauarbeiten, die Vereinfachung der Verfahren für die Genehmigungserteilung und die Erleichterung des Zugangs zu Informationen über die Netzinfrastruktur mittels einer zentralen Informationsstelle.

Bei den ersten Erörterungen wurde deutlich, dass die Mitgliedstaaten Probleme mit der Wahl einer Verordnung anstelle einer Richtlinie, den potenziellen Kosten und der Zunahme des Verwaltungsaufwands haben. Zahlreiche Delegationen halten es für erforderlich, die Auswirkungen des Vorschlags, in erster Linie die damit verbundenen Kosten und Vorteile, sowie die Folgen für Hausbesitzer und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in Ländern mit einer föderalen Struktur eingehender zu prüfen. Ferner bestehen Zweifel daran, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen und diese Art von Maßnahmen auf EU-Ebene überhaupt erlassen werden sollte.

Sowohl die Leitlinien für die transeuropäischen Telekommunikationsnetze als auch die Verordnung über die Senkung der Kosten für Hochgeschwindigkeits-Internetverbindungen müssen im Hinblick auf ihre Annahme auch vom Europäischen Parlament gebilligt werden.

### **Barrierefreier Zugang zu Websites öffentlicher Stellen**

Der Rat nahm Kenntnis von den Fortschritten im Zusammenhang mit dem Vorschlag zur Harmonisierung der Regeln der Mitgliedstaaten über den Zugang zu Websites öffentlicher Stellen, der dazu dient, die Hindernisse, die im Binnenmarkt aufgrund unterschiedlicher nationaler Konzepte für die Webentwicklungsbranche und die einschlägigen Unternehmen bestehen, abzubauen und die Zugangsmöglichkeiten EU-weit zu verbessern (Sachstandsbericht: [10089/13](#)).

Nach dem Richtlinienvorschlag müssen die Mitgliedstaaten generell die Barrierefreiheit gewährleisten; dabei werden die beiden Ziele angestrebt, die Nutzer in die Lage zu versetzen, angemessenen Zugang zu den Websites zu erhalten und mit diesen zu interagieren, sowie die Interoperabilität von Benutzeragenten und assistiven Technologien zu ermöglichen. Die Barrierefreiheitsanforderungen würden von der Kommission in gesonderten Rechtsvorschriften im Einzelnen festgelegt. Außerdem müssten die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um die Anwendung dieser Anforderungen zu fördern und zu überwachen. Die Arten von Websites, die von der Richtlinie erfasst werden, sind in einer Liste aufgeführt, die jeder Mitgliedstaat nach eigenem Gutdünken erweitern kann. Mit diesem harmonisierten Rahmen soll der Weg geebnet werden für eine europäische Norm für barrierefreien Webzugang, die derzeit entwickelt wird.

Zwar befürworten die Mitgliedstaaten generell das Ziel einer größeren Barrierefreiheit von Websites öffentlicher Stellen; dennoch haben sie eine Reihe von Bedenken oder Zweifeln hinsichtlich des Vorschlags, die insbesondere Folgendes betreffen:

- den Zeitplan, da die in dem Vorschlag genannte europäische Norm noch nicht angenommen worden ist;
- den Zusatznutzen, da es bereits internationale Normen gibt, die von dem einschlägigen Sektor umfassend angewandt werden, und die meisten Mitgliedstaaten zudem bereits eigene Strategien für die Barrierefreiheit entwickelt haben;
- die Liste der betroffenen Websites;
- die Befugnis der Kommission, die Barrierefreiheitsanforderungen festzulegen;
- die Überwachungs- und Berichterstattungspflicht, da diese mit einem zu hohen Aufwand verbunden ist;
- die Umsetzungsfristen und
- die Umsetzungskosten.

Das Konzept des „barrierefreien Webzugangs“ umfasst Grundsätze und Techniken, die bei der Erstellung von Websites zu beachten sind, um ihren Inhalt für alle Nutzer, insbesondere für Menschen mit Behinderungen, zugänglich zu machen. Zum Inhalt von Websites gehören textuelle und nicht textuelle Informationen sowie die Funktionalitäten für die Interaktion mit der Website. Ein barrierefreier Zugang ist für die Websites öffentlicher Stellen von großer Bedeutung, da er ihnen ermöglicht, mehr Menschen über das Internet zu erreichen und ihrer öffentlichen Verantwortung gerecht zu werden. Zudem gibt es einen rasch wachsenden Markt für Instrumente und Dienstleistungen im Zusammenhang mit einem barrierefreien Webzugang. Obschon die meisten Mitgliedstaaten Leitlinien für die Barrierefreiheit erstellt haben, ist diese jüngsten Studien zufolge in Wirklichkeit durchaus eingeschränkt.

Der Vorschlag war von der Kommission im Dezember 2012 vorgelegt worden ([17344/12](#)). Um angenommen zu werden, muss er auch vom Europäischen Parlament gebilligt werden.

## Sonstiges

Der kommende litauische Vorsitz stellte sein Arbeitsprogramm für das zweite Halbjahr 2013 im Bereich Telekommunikation und Informationsgesellschaft vor. Er beabsichtigt, die Beratungen über die fünf Gesetzgebungsvorschläge, die auf der Tagesordnung für diese Ratstagung standen, fortzusetzen, und wird sich insbesondere um eine rasche Einigung mit dem Europäischen Parlament über die geänderten Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze bemühen. Auch die Vorschläge für den Binnenmarkt für Telekommunikationsdienste, die die Kommission voraussichtlich vorlegen wird, sollen geprüft werden. Darüber hinaus werden neben Fragen der Innovation in erster Linie digitale Aspekte im Mittelpunkt der Beratungen des Europäischen Rates auf seiner Tagung im Oktober stehen.



## ENERGIE

### **Indirekte Landnutzungsänderungen**

Im Rahmen einer öffentlichen Aussprache nahm der Rat einen Sachstandsbericht des Vorsitzes zum Entwurf einer Richtlinie über indirekte Landnutzungsänderungen, mit der die Richtlinien über die Kraftstoffqualität (98/70/EG) und über erneuerbare Energien (2009/28/EG) geändert werden sollen, zur Kenntnis. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen die Auswirkungen indirekter Landnutzungsänderungen auf Treibhausgasemissionen minimiert und der Übergang zu Biokraftstoffen, mit denen sich erhebliche Treibhausgaseinsparungen erreichen lassen, gefördert werden.

In dem Sachstandsbericht ([8920/13](#)) werden die unter irischem Vorsitz erörterten Hauptpunkte skizziert und wird versucht, mögliche Wege aufzuzeigen, die die Festlegung des Standpunkts des Rates erleichtern könnten. Generell befürworten die Mitgliedstaaten die Zielsetzung, gegen weltweit zu verzeichnende indirekte Landnutzungsänderungen vorzugehen, die das Ergebnis der Herstellung von Biokraftstoffen sind, welche mit Lebens- und Futtermitteln konkurrieren. Zahlreiche Delegationen sind jedoch besorgt angesichts eines Politikwechsels, der zu Unsicherheit unter den Investoren führen, bereits getätigte Investitionen kompromittieren und die Verwirklichung der derzeit angestrebten Ziele im Bereich der erneuerbaren Energien kostspieliger und schwieriger gestalten könnte. In dem Bericht werden die von der Gruppe erörterten Hauptpunkte behandelt, insbesondere folgende: 5 %-Schwelle für konventionelle Biokraftstoffe, Faktoren für indirekte Landnutzungsänderungen, Behandlung neuer Anlagen, Bonus für degradierte Flächen, Betrugsbekämpfung, Überprüfungsklausel und delegierte Rechtsakte. Dieser Bericht wird auch dem Rat (Umwelt) auf seiner Tagung am 18. Juni 2013 vorgelegt.

Orientierungsaussprachen über diesen Vorschlag fanden auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 22. Februar 2013 und auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 21. März 2013 statt. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hatte im Dezember 2012 beschlossen, eine Ad-hoc-Gruppe "Indirekte Landnutzungsänderungen" einzusetzen, um sicherzustellen, dass die Änderung der beiden Richtlinien schlüssig und abgestimmt erfolgt.

Der Rat und das Europäische Parlament hatten die Kommission bei der Annahme der Richtlinien gebeten, die negativen Auswirkungen auf die Einsparungen an Treibhausgasemissionen zu prüfen, die sich aus Landnutzungsänderungen ergeben könnten, und erforderlichenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen. Ziel des Richtlinienentwurfs ist es, jene Treibhausgasemissionen auf ein Mindestmaß zu verringern, die darauf zurückzuführen sind, dass ehemalige nicht landwirtschaftliche Flächen (z.B. Wälder) für die Lebensmittel-, Futtermittel- und Textilfaserproduktion genutzt werden, da landwirtschaftliche Flächen, die zuvor dieser Art der landwirtschaftlichen Produktion vorbehalten waren, für Zwecke der Biokraftstoffherstellung umgewidmet werden.

Der Richtlinienentwurf war von der Kommission im Oktober 2012 vorgelegt worden ([15189/12](#)). Die Abstimmung im Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments ist für Juli 2013 angesetzt.



## **Ein funktionierender Energiebinnenmarkt**

*Der Rat nahm **Schlussfolgerungen** ([9809/13](#)) zu der Mitteilung der Kommission "**Ein funktionierender Energiebinnenmarkt**" an. Sie bauen auf den [Schlussfolgerungen](#) des Europäischen Rates – unter anderem zu Energiefragen – vom 22. Mai 2013 auf.*

Diese Schlussfolgerungen stützen sich auf die am 16. November 2012 angenommene Mitteilung der Kommission ([16202/12](#)); sie beinhalten ein detailliertes Konzept für die Vollendung des Energiebinnenmarkts und die Einhaltung der für 2014 und 2015 festgelegten Fristen sowie die Stärkung der Rechte und der Rolle der Verbraucher. Außerdem enthalten sie Leitlinien zu der Frage, wie ein Beitrag zum Übergang zum künftigen Energiebinnenmarkt geleistet werden kann. Die Umsetzung dieser Leitlinien wird Ende 2014 einer Überprüfung unterzogen.

In den Schlussfolgerungen wird auf den künftigen wichtigen Beitrag des Energiebinnenmarkts zu allen drei Säulen der EU-Energiepolitik - nämlich Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit - und zur EU-Agenda für Beschäftigung und Wachstum hingewiesen. Der Energiebinnenmarkt wird ferner einen Beitrag zu den Energie- und Klimazielen der EU, zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft, zur Untermauerung der externen Energiepolitik der Union und zur Verringerung der Abhängigkeit der Union von Drittländern leisten.

In der Kommissionsmitteilung werden erneut die Vorteile integrierter europäischer Energiemärkte hervorgehoben und wird dargelegt, wie sichergestellt werden kann, dass das Potenzial des Marktes so schnell wie möglich genutzt wird und die Bedürfnisse und Erwartungen der Bürger und Unternehmen in der EU erfüllt werden. Sie enthält einen Vorschlag für einen Aktionsplan, mit dem sichergestellt werden soll, dass der Energiebinnenmarkt reibungslos funktioniert. In seinen Schlussfolgerungen unterstützt der Rat die Grundzüge dieses Aktionsplans und ersucht er die Kommission, die in diesen Schlussfolgerungen dargelegten Maßnahmen durchzuführen und den zuständigen Ratsgremien regelmäßig Bericht zu erstatten.

## **Energietechnologien und -innovationen**

Die Minister führten eine Orientierungsaussprache über die am 2. Mai 2013 angenommene Mitteilung der Kommission "Technologien und Innovationen im Energiebereich" ([9187/13](#)). Die Aussprache wird zu den derzeitigen Überlegungen über die Prioritäten für Forschung, Entwicklung und Innovation im Energiebereich bis 2020 und darüber hinaus und über die Förderungsmöglichkeiten für die Umsetzung dieser Prioritäten beitragen.

Die Minister wurden ersucht, zwei Fragen des Vorsitzes zu beantworten ([9479/13](#)): Die erste Frage zielte auf die Unterstützung der Minister für die in der Mitteilung der Kommission enthaltenen Vorschläge ab. Mit der zweiten Frage sollte eruiert werden, inwiefern die Minister die Entwicklung eines integrierten Fahrplans und eines Aktionsplans, wie sie in der Mitteilung beschrieben sind, befürworten.

Der Präsident fasste die Beratungsergebnisse wie folgt zusammen:

- Die Minister unterstützten weitgehend die Vorschläge der Kommission, die Innovationen in der kohlenstoffarmen Spitzenentechnologie und die Einführung innovativer Lösungen zu beschleunigen und möglichst rasch neue Technologien auf den Markt zu bringen und dabei die gesamte Innovationskette miteinzubeziehen.
- Die Minister stimmten generell darin überein, dass der europäische Strategieplan für Energietechnologie (SET-Plan) gestärkt und angepasst werden muss, damit die neuen Herausforderungen bewältigt und die öffentlichen und privaten Forschungs- und Innovationskapazitäten und Ressourcen in ganz Europa besser konsolidiert werden können.
- Die Minister unterstützten die Entwicklung eines integrierten Fahrplans und eines Aktionsplans - wie sie in der Kommissionsmitteilung beschrieben sind - , die in erster Linie durch eine verstärkte Koordinierung der nationalen Forschungs- und Innovationsprogramme im Energiebereich erreicht werden könnte, wobei die im Rahmen der technologischen Entwicklung erforderliche Flexibilität zu wahren wäre. Ferner wurde auf die Rolle der EU-Strukturfonds und des Europäischen Investitionsfonds hingewiesen.
- Die Minister unterstützten weitgehend die jährliche Überprüfung der Umsetzung des integrierten Fahrplans und des Aktionsplans durch ein Berichtssystem auf der Grundlage des Europäischen Energietechnologie-Informationssystems (SETIS). Allerdings wurden Bedenken angesichts der schwerfälligen Auflagen für die Berichterstattung geäußert.

In der Mitteilung legt die Kommission ihre Strategie dar, mit der sie gewährleisten will, dass die EU bei Technologie und Innovation im Energiebereich weiterhin Weltrang genießt, um so die Herausforderungen bis 2020 und darüber hinaus bewältigen zu können.

Der (2008 aufgestellte) SET-Plan enthält eine Energietechnologiepolitik für Europa. Es handelt sich um einen strategischen Plan, durch den die Entwicklung und Verbreitung kosteneffizienter Technologien mit geringem Kohlenstoffeinsatz beschleunigt werden soll. Der Plan umfasst Maßnahmen, die die Planung, die Durchführung, die Mittel und die internationale Zusammenarbeit im Bereich Energietechnologie betreffen.

Für weitere Informationen siehe die [Website](#) der Kommission.

## **Internationale Beziehungen**

Der Rat wurde vom Vorsitz und von der Kommission über die in die Zeit des irischen Vorsitzes fallenden oder in Kürze anstehenden Veranstaltungen und Entwicklungen im Bereich der internationalen Beziehungen unterrichtet.

Das Briefing umfasste unter anderem folgende Punkte: Beziehungen zwischen der EU und Russland im Energiebereich, Internationale Energieagentur, vierte Ministertagung zum Thema saubere Energie (New Delhi, 17./18. April 2013), Entwicklungen in Bezug auf den "Südlichen Korridor", Vereinbarung zwischen der EU und Algerien über Energie und vierte Tagung der strategischen Gruppe für die internationale Zusammenarbeit im Energiebereich (Brüssel, 13. März 2013).

## **Sonstiges**

### **Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes**

Die litauische Delegation stellte das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Energiebereich vor ([9831/13](#)). Der Schwerpunkt wird auf der Vollendung des EU-Energiebinnenmarkts bis 2014 und auf der Verstärkung der externen Dimension der EU-Energiepolitik liegen.

Am 19./20. September 2013 wird in Wilna eine informelle Ministertagung stattfinden, und für den 12. Dezember 2013 ist in Brüssel die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie (Bereich Energie)) vorgesehen.

### **VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG**

#### **Politische Erklärung des Pentalateralen Energieforums**

Am Rande der Ratstagung haben Luxemburg, Belgien, die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Österreich und die Schweiz eine politische Erklärung des Pentalateralen Energieforums unterzeichnet.

Das Pentalaterale Energieforum ist eine zwischenstaatliche Initiative, deren Ziel darin besteht, die Zusammenarbeit zwischen allen einschlägigen Parteien zu intensivieren, um einen regionalen Elektrizitätsmarkt für Nordwesteuropa als Zwischenschritt auf dem Weg zu einem gemeinsamen europäischen Elektrizitätsmarkt zu schaffen.

## VERKEHR

### LANDVERKEHR

#### Neue Interoperabilitätsvorschriften im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets

Der Rat einigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu einer Neufassung der Richtlinie aus dem Jahr 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU ([10813/13](#)). 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 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 (ERA) 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 größenbedingte Kosteneinsparungen für die Eisenbahnunternehmen in der EU zu erzielen.

Während die Kommission ein zentralisiertes **Genehmigungsverfahren** vorgeschlagen hat, bei dem die ERA die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erteilt ([6013/13](#)), haben die Mitgliedstaaten Bedenken gegen eine solche Übertragung von Zuständigkeiten weg von den nationalen Behörden geäußert; sie befürchteten nämlich einen Anstieg der Kosten und einen erhöhten Verwaltungsaufwand und verwiesen auf Haftungsfragen sowie mögliche negative Folgen für die Schienennetz-sicherheit. Die vereinbarte allgemeine Ausrichtung sieht deshalb eine duale Genehmigungsregelung mit einer klaren Aufteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen der ERA und den nationalen Sicherheitsbehörden vor. Die ERA wird auf der Grundlage von Bewertungen, die von den nationalen Behörden durchgeführt werden, Genehmigungen für die für grenzüberschreitende Verkehrsdienste genutzten Fahrzeuge erteilen. Bei ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr genutzten Fahrzeugen kann der Antragsteller entscheiden, ob er die Genehmigung bei der ERA oder der nationalen Sicherheitsbehörde einholt.

In der allgemeinen Ausrichtung wird zudem die Haftung der ERA für die von ihr erteilten Genehmigungen betont und festgelegt, dass die nationalen Behörden spezielle **Kooperationsvereinbarungen** mit der Agentur schließen können, wenn Netze aus geografischen oder historischen Gründen besonderer Expertise bedürfen.

Außerdem werden die Berichtspflichten der Kommission auf Aspekte wie die Funktionsweise der ERA und der Kooperationsvereinbarungen, die Konvergenz zwischen den nationalen Einstellungsregistern und die Rückverfolgung von sicherheitsrelevanten Bauteilen ausgedehnt.

Zudem wird die Übergangszeit für die Einführung des neuen Verfahrens für die Inbetriebnahmegenehmigung fünf Jahre und nicht, wie von der Kommission vorgeschlagen, zwei Jahre betragen.

Schließlich noch haben die Minister auf der Ratstagung beschlossen, dass bei der Überprüfung der ERA-Verordnung gemäß dem vierten Eisenbahnpaket eine neue Bestimmung über einen spezifischen Rahmen für die finanziellen Aspekte der Kooperationsvereinbarungen zwischen der ERA und den nationalen Sicherheitsbehörden aufgenommen wird, um ein Modell für die finanzielle Aufteilung der vom Antragsteller für eine Genehmigung entrichteten Gebühren vorzugeben.

In der allgemeinen Ausrichtung wird überdies ein breiterer Geltungsbereich der **Ausnahmen** vorgesehen, als von der Kommission vorgeschlagen, einschließlich der Möglichkeit, Ausnahmen von den Interoperabilitätsanforderungen für Fahrzeuge, die zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern mit unterschiedlicher Spurweite verkehren, vorzusehen. Außerdem haben die Minister den Kompromissvorschlag des Vorsitzes ([10276/13](#)) geändert und die Ausnahmen dahin gehend erweitert, dass die Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen und ausschließlich zu Verbindungszwecken auch Fahrzeuge, die in erster Linie im Rahmen der Infrastruktur der Stadt- und Regionalbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Eisenbahnbauteilen ausgerüstet sind, und die Infrastrukturen der Stadt- und Regionalbahnen, die gelegentlich durch Eisenbahnfahrzeuge genutzt werden, auszunehmen.

Darüber hinaus vereinbarten die Minister auf der Ratstagung, die Bezugnahme auf "maximal zulässige Achslast von 120 kN" in der Definition des Begriffs "Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen" zu streichen.

Der Entwurf der Interoperabilitätsrichtlinie ist Bestandteil der Säule "Technik" des von der Kommission im Januar veröffentlichten vierten Eisenbahnpakets. Diese Säule "Technik" umfasst auch die vorgeschlagenen Änderungen an der Richtlinie aus dem Jahr 2004 über die Eisenbahnsicherheit und an der Verordnung aus dem Jahr 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahngentur. Unter irischem Vorsitz standen bei den Beratungen über das vierte Eisenbahnpaket die Säule "Technik" und insbesondere die Interoperabilitätsrichtlinie im Mittelpunkt.

Neben der Säule "Technik" 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 abzielen und die Einführung neuer Vorschriften zur Lenkungsstruktur für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Beförderungsleistungen vorsehen. 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.

## Verkehrssicherheit von Fahrzeugen

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu zwei Richtlinienentwürfen, die Bestandteil des von der Kommission im Juli 2012 vorgelegten "Verkehrssicherheitspakets" sind, nämlich erstens eine überarbeitete Fassung der Richtlinie von 2000 über die technische **Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen** und zweitens eine überarbeitete Fassung der Richtlinie von 1999 über **Zulassungsdokumente für Fahrzeuge**.

### – *Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen*

Zusätzlich zu den regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen werden Nutzfahrzeuge punktuellen Unterwegskontrollen unterzogen, um sicherzustellen, dass sie die Sicherheitsnormen während ihrer gesamten Betriebszeit erfüllen.

Nach der überarbeiteten Richtlinie soll bei den Kontrollen schrittweise vorgegangen werden: Zunächst werden die einschlägigen Dokumente kontrolliert und eine Sichtprüfung des Fahrzeugs vorgenommen; anschließend kann eine gründlichere technische Kontrolle durchgeführt werden, falls dies für erforderlich erachtet wird. Zudem werden Risikoprofile erstellt, anhand derer die Prüfer feststellen können, bei welchen Unternehmen die Gefahr von Mängeln besonders groß ist, so dass diese Unternehmen erforderlichenfalls genauer und häufiger geprüft werden können. Außerdem ist in den Anhängen des Richtlinienentwurfs genau festgelegt, welche Positionen zu prüfen sind und wie dabei zu verfahren ist, wie Mängel zu bewerten sind und wie die Ladungssicherung zu kontrollieren ist.

Mit der allgemeinen Ausrichtung ([10837/13](#)) wurden einige Änderungen am Kommissionsvorschlag ([12809/12](#)) vorgenommen, damit vor allem keine übermäßigen Verwaltungslasten und Kosten entstehen und die Mitgliedstaaten freier entscheiden können, wie sie die Vorschriften umsetzen. Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

Dem Wunsch der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten entsprechend wurde als Rechtsform nicht – wie von der Kommission vorgeschlagen – eine Verordnung, sondern eine Richtlinie gewählt.

Die vorgeschlagene Ausweitung der Kontrollen auf leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t und ihre Anhänger wurde abgelehnt, obwohl einige Delegationen für einen breiteren Anwendungsbereich und insbesondere die Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge plädierten. Jedenfalls steht es den Mitgliedstaaten frei, auch andere Fahrzeugkategorien zu kontrollieren, wenn sie dies wünschen.

Der Vorschlag, vorzuschreiben, wie viel Prozent der unter die Richtlinie fallenden Fahrzeuge jährlich geprüft werden müssen, fand bei der Mehrheit der Delegationen keine Zustimmung.

Die Kontrolle der Ladungssicherung ist für die Mitgliedstaaten nicht – wie von der Kommission vorgeschlagen – obligatorisch, sondern fakultativ. Erstrecken sich die Kontrollen allerdings auch auf die Ladungssicherung, so muss das beteiligte Personal hierfür angemessen geschult sein.

Mit dem Kompromiss erhalten die Mitgliedstaaten überdies sieben Jahre Zeit für die Einführung des Risikoeinstufungssystems, das dafür sorgen soll, dass Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert werden.

#### – *Zulassungsdokumente für Fahrzeuge*

In der Richtlinie von 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge sind die Anforderungen für die Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen, die gegenseitige Anerkennung dieser Bescheinigungen und die harmonisierten Mindestangaben in Kfz-Zulassungsbescheinigungen festgelegt. Mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der Richtlinie soll erreicht werden, dass das Kfz-Zulassungssystem stärker zur Straßenverkehrssicherheit beiträgt, wobei die Verwaltungslasten jedoch so weit wie möglich begrenzt werden sollen.

Während geltende Richtlinie nur die Erteilung einer Zulassung erfasst, sieht der neue Richtlinienentwurf vor, dass Fahrzeugen mit gefährlichen Mängeln Fahrverbot erteilt wird. Auch wird unterschieden zwischen einer vollständigen Annullierung und einer Aussetzung der Fahrzeugzulassung, die wieder aufgehoben wird, sobald das Fahrzeug eine erneute Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden hat.

Die überarbeitete Richtlinie schreibt zudem vor, dass die Zulassungsdaten elektronisch erfasst werden. Die im Register erfassten technischen Fahrzeugdaten werden den Prüfern für die regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen zur Verfügung gestellt.

Während der Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates ist der Kommissionsvorschlag ([12803/12](#)) geändert worden, um den besonderen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen und ihre Befugnisse nicht zu beschneiden (allgemeine Ausrichtung: [10838/13](#)).

Die beiden Richtlinienentwürfe ergänzen den Entwurf der Richtlinie zur Aktualisierung der Gemeinschaftsvorschriften über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen ([5018/13](#)), zu dem der Rat im vergangenen Dezember eine allgemeine Ausrichtung festgelegt hatte. Alle drei Verkehrssicherheitsrichtlinien müssen noch vom Europäischen Parlament gebilligt werden, damit sie erlassen werden können.

## **LUFTVERKEHR**

### **Meldung von Ereignissen in der Zivillufffahrt**

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zur Überarbeitung der Richtlinie von 2003 über die Meldung von Ereignissen, die die Sicherheit der Luftfahrt gefährden könnten ([10735/13](#)). 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, wobei zu einem proaktiven, risikobasierten Sicherheitsmanagementsystem übergegangen werden soll. Generell soll dazu beigetragen werden, dass die Zahl der Flugunfälle bei steigendem Flugverkehr sinkt.



Zu diesem Zweck wird in dem Entwurf der 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 vorgeschrieben 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. Ferner wird der Schutz der Personen, die Zwischenfälle melden, verstärkt, damit Menschen ohne Angst vor Strafe oder vor Strafverfolgung Bericht erstatten können, so lange sie nicht grob fahrlässig gehandelt haben. Darüber hinaus werden neue Anforderungen eingeführt, damit Ereignismeldungen korrekt analysiert werden, um Sicherheitsrisiken zu ermitteln, und damit Folgemaßnahmen zur Beseitigung festgestellter Sicherheitsmängel getroffen werden.

Mit der vereinbarten allgemeinen Ausrichtung wurde den Hauptbedenken, die im Verlauf der Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates von den Mitgliedstaaten vorgebracht worden waren, Rechnung getragen, indem insbesondere

- bestimmte Oldtimer-Luftfahrzeuge sowie von Amateuren oder für Forschungszwecke gebaute Luftfahrzeuge von der Meldepflicht ausgenommen und die Meldevorschriften für weniger komplexe Luftfahrzeuge vereinfacht wurden,
- sichergestellt wurde, dass Arbeitnehmer, die Ereignisse melden, geschützt sind, ohne jedoch in das Strafrecht der Mitgliedstaaten einzugreifen,
- die Verfahren der Sicherheitsrisikoklassifizierung so angepasst wurden, dass alle signifikanten sicherheitsbezogenen Informationen erfasst werden, aber kein übermäßiger Verwaltungsaufwand entsteht,
- festgelegt wurde, dass die Verordnung erst später anzuwenden ist, um den Mitgliedstaaten Zeit für die Vorbereitung der Umsetzung zu geben.

Der französische Minister betonte allerdings, dass er die Meldepflicht lieber noch mehr eingeschränkt und auch Leichtflugzeuge ausgenommen hätte, um übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Er beschloss daher, sich bei der Annahme des Textes der Stimme zu enthalten.

Ferner ist die vom Vorsitz vorgelegte Fassung ([10279/13](#) + [COR 1](#)) im Verlauf der Beratungen des Rates auch im Hinblick auf den Schutz der Personen, die Ereignisse melden, geändert worden. Dabei wurde das Verbot, die in Ereignismeldungen enthaltenen Informationen gegen die meldenden Personen zu verwenden, auf Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren beschränkt und die Bezugnahme auf Zivilverfahren gestrichen, um nicht in die Rechtsordnung der Mitgliedstaaten einzugreifen. Den Mitgliedstaaten steht es jedoch frei, den Schutz zu verstärken und ihn insbesondere auf Zivilverfahren auszudehnen.

Die Kommission hatte den Vorschlag ([18118/12](#)) Ende Dezember 2012 vorgelegt. Für seine Annahme ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich.



## SEEVERKEHR

### Richtlinie über Schiffsausrüstung

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung ([10819/13](#)) zur Überarbeitung der Richtlinie von 1998 mit Vorschriften für Schiffsausrüstung, die an Bord von EU-Schiffen installiert werden soll. Mit diesen Vorschriften werden im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt: Erhöhung der Sicherheit auf See und Vermeidung von Meeresverschmutzung durch einheitliche Anwendung der einschlägigen internationalen Vorschriften für Schiffsausrüstung und die Gewährleistung des freien Warenverkehrs für solche Ausrüstung innerhalb der EU. Mit der vorgeschlagenen Überarbeitung (Kommissionsvorschlag: [17992/12](#)) sollen die Vorschriften mit dem 2008 erlassenen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten in der EU (Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und Beschluss 768/2008) in Einklang gebracht werden; zudem soll die Umsetzung von Änderungen internationaler Normen in europäisches und nationales Recht vereinfacht und klarer geregelt werden. Mit der neuen Richtlinie sollen unter anderem die Marktüberwachung, die Konformitätsbewertung und die regelmäßige Aktualisierung der EU-Vorschriften verbessert werden.

Mit dem Kompromisstext, den der Vorsitz als Ergebnis der Beratungen in den Vorbereitungs-gremien des Rates vorgelegt hatte und dem alle Minister zugestimmt haben, wird die Frist für die Umsetzung der Richtlinie auf drei Jahre verlängert. Auch sollen die Vertreter der Mitgliedstaaten ein Mitspracherecht haben, wenn die Kommission harmonisierte technische Spezifikationen und Prüfnormen festlegt, was sie in Ausnahmefällen zur Beseitigung einer Bedrohung tun darf, wenn es keine geeigneten internationalen Normen gibt oder sich die geltenden Normen als unzureichend erweisen.

Im Richtlinienentwurf werden unter anderem folgende Fragen geregelt:

- Identifizierung und Anpassung der Anforderungen an Entwurf, Bau und Leistung der Schiffsausrüstung;
- Prüfnormen und Konformitätsbewertungsverfahren;
- das Kennzeichen, das auf der Ausrüstung als Konformitätsnachweis anzubringen ist;
- die Anerkennung der von einem Mitgliedstaat zugelassenen Ausrüstungen durch die anderen Mitgliedstaaten;
- die Pflichten der Wirtschaftsteilnehmer (Hersteller, Einführer, Händler);
- die Marktüberwachung durch die Mitgliedstaaten, die dazu dient, festzustellen, welche Produkte in den Verkehr gebracht werden;
- die Verfahren für die Anpassung der Anforderungen an neue internationale Normen.

Die Kommission hat ihren Vorschlag im Dezember 2012 vorgelegt. Das Europäische Parlament, das dem Vorschlag ebenfalls zustimmen muss, hat vor Kurzem mit seinen Beratungen begonnen.

## HORIZONTALE UND INTERMODALE FRAGEN

### Fazilität "Connecting Europe"

Der Rat nahm Kenntnis vom Stand der Beratungen über den Entwurf einer Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" (CEF), des künftigen Finanzierungsinstruments für die transeuropäischen Energie-, Telekommunikations- und Verkehrsnetze (Sachstandsbericht: [10060/13](#)). In der Verordnung sind die Bedingungen, Methoden und Verfahren für eine finanzielle Unterstützung der transeuropäischen Netze durch die Union festlegt. Sie soll die derzeit geltenden Rechtsgrundlagen der TEN-Finanzierung ersetzen.

Der Rat führt zur Zeit Gespräche mit dem Europäischen Parlament über den Verordnungsentwurf, und es wurden bereits gute Fortschritte erzielt. So besteht Einvernehmen über die Mehrheit der den Verkehr betreffenden Fragen, über die Vorschriften für den Einsatz innovativer Finanzierungsinstrumente wie Projektanleihen, um zusätzliche private und öffentliche Investitionen anzuschieben, sowie darüber, ob bei Finanzhilfen im Rahmen der CEF die Mehrwertsteuer zu den förderungsfähigen Kosten zählen sollte. Verhandlungsbedarf gibt es allerdings noch bei einigen den Energiesektor betreffenden Fragen; gleiches gilt für eine Reihe von Finanzbestimmungen, da hier ein Zusammenhang mit den laufenden Verhandlungen mit dem Parlament über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Jahre 2014 bis 2020 besteht. Überdies muss der Teil, den den Telekommunikationssektor betrifft, an den geänderten Vorschlag über Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze ([10201/13](#)) angepasst werden, den die Kommission Ende Mai verabschiedet hat, um den vom Europäischen Rat beschlossenen Mittelkürzungen für diesen Sektor Rechnung zu tragen.

Die Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament richten sich nach den Ergebnissen, die beide Organe jeweils bei ihren Beratungen über den Vorschlag erzielen. Im Juni 2012 verständigte sich der Rat auf eine partielle allgemeine Ausrichtung ([11236/12](#)), in der die Finanzbestimmungen ausgespart wurden, da die Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung und über den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Jahre 2014–2020 noch nicht abgeschlossen waren. Im Dezember billigte der Rat sodann einen Bericht über den Stand der Arbeiten in seinen Vorbereitungsgremien ([17107/12](#)). Ebenfalls im Dezember legte der zuständige Ausschuss des Parlaments seine Änderungsanträge zu dem CEF-Vorschlag vor. Außerdem einigte sich der Europäische Rat im Februar dieses Jahres darauf, welche Beträge im Rahmen der Fazilität für die drei Sektoren bereit gestellt werden sollen (siehe *EUCO* [37/13](#), S. 9). Der endgültige Beschluss über die Mittelausstattung wird jedoch vom Ergebnis der Verhandlungen über den MFR abhängen.

Ergänzend zu den allgemeinen Bestimmungen der CEF-Verordnung sollen sektorspezifische politische Leitlinien für die Entwicklungsstrategien, Prioritäten und Durchführungsmaßnahmen in den drei betroffenen Sektoren erlassen werden. Diese Leitlinien werden unabhängig von der CEF-Verordnung verabschiedet. Der Rat und das Parlament haben bereits Einvernehmen über sektorspezifische Leitlinien für den Energiesektor erzielt, und es gibt auch eine vorläufige Einigung über Leitlinien für den Verkehrssektor, die in Kürze bestätigt werden dürfte.

## **VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG**

### **Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens mit Israel**

Am Rande der Ratstagung unterzeichneten die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit Israel ([16828/12](#)).

Gegenstand des Abkommens sind insbesondere eine schrittweise und wechselseitige Marktöffnung – die 2017 vollständig sein soll –, der Ausbau der wöchentlichen Flugverbindungen sowie die Möglichkeit für Fluggesellschaften der EU, ihren Betrieb von beliebigen Punkten in der Union nach beliebigen Punkten in Israel frei durchzuführen. Darüber hinaus werden auf der Grundlage des EU-Rechts für Bereiche, die für die sichere und effiziente Erbringung von Flugverkehrsdiensten wesentlich sind, neue Vereinbarungen über die Zusammenarbeit in Regulierungsfragen und die Rechtskonvergenz zwischen der EU und Israel getroffen. Ferner sollen mit dem Abkommen einheitliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten geschaffen und ein fairer Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften gefördert werden.

### **Sonstiges**

#### **Emissionshandel im Luftfahrtsektor**

Die Kommission informierte den Rat über den Stand der Verhandlungen über weltweite Maßnahmen gegen die Emissionen aus dem Luftverkehr ([10609/13](#)). Bei den derzeitigen Verhandlungen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) geht es um die Entwicklung eines entsprechenden globalen marktorientierten Ansatzes sowie um eine Vereinbarung über Grundsätze für die Anwendung nationaler und regionaler marktgestützter Maßnahmen, die zum Tragen kommen sollen, solange es noch keine globale Regelung gibt. Dabei soll eine Entschließung ausgearbeitet werden, die der ICAO-Versammlung im September 2013 vorgelegt wird. Die EU will dazu beitragen, dass auf dieser Versammlung im Herbst eine globale Lösung gefunden wird, und hat deshalb im April beschlossen, die Anwendung ihres Emissionshandelssystems (ETS) auf internationale Flüge aus und nach Europa vorübergehend auszusetzen.

#### **Fluggastrechte**

Die Kommission erläuterte ihren Vorschlag für eine Änderung der Verordnungen über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste und über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr ([7615/13](#)). Damit sollen Grauzonen in den geltenden Rechtsvorschriften beseitigt, die Fluggastrechte gestärkt und strengere Regeln für die Bearbeitung von Beschwerden eingeführt, gleichzeitig aber die unverhältnismäßig hohen Kosten, die den Fluggesellschaften im Falle außergewöhnlicher Umstände durch einige Pflichten entstehen könnten, verringert werden. Diesem Gesetzgebungsvorschlag wird der litauische Vorsitz Vorrang einräumen.

## **Preistransparenz im Luftverkehr**

Die Kommission verteilte außerdem einen informatorischen Vermerk zu der Frage, wie im Interesse der Fluggäste eine transparente Gestaltung der Flugpreise sichergestellt werden kann ([10592/13](#)). Sie hält den geltenden Rechtsrahmen zwar für zweckmäßig, ist aber der Auffassung, dass die Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten besser zusammenarbeiten sollten und dass unlautere Geschäftspraktiken bei den Kreditkartenaufschlägen unterbunden werden müssen.

## **Überprüfung der Hafenspolitik**

Die Kommission erläuterte ihre Mitteilung "Häfen als Wachstumsmotor" ([10160/13](#)) und ihren dazugehörigen Vorschlag für eine Verordnung, mit der ein Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste und gemeinsame Vorschriften für die finanzielle Transparenz und die von den Leitungsorganen und Hafendiensteanbietern erhobenen Entgelte festgelegt werden sollen ([10154/13](#)). Die vorgeschlagene Verordnung soll die Qualität und Effizienz der Hafendienste verbessern, Investitionen in Häfen fördern, dazu beitragen, dass die Kosten für die Nutzer der Verkehrsdienste sinken und die Häfen besser an die anderen Verkehrsträger angebunden werden. Sie soll für alle Seehäfen des transeuropäischen Verkehrsnetzes gelten.

Einige Mitgliedstaaten begrüßen zwar das Ziel, die Häfen zu fördern, bezweifeln jedoch, dass hierfür Vorschriften erforderlich sind.

## **Sicherheit von Fahrgastschiffen**

Die Kommission unterbreitete dem Rat einen informatorischen Vermerk über den Stand der Arbeiten, die auf den Unfall der Costa Concordia vom Januar 2012 hin unternommen worden sind, um die Sicherheit von Fahrgastschiffen zu erhöhen ([10078/13](#)). Das Konzept, das dabei verfolgt wird, sieht Folgendes vor: Verbesserung der internationalen Standards, Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften, bessere Durchsetzung der Vorschriften sowie Förderung freiwilliger Maßnahmen der Branche.

## **Sachstand bei den Gesetzgebungsvorschlägen**

Der Vorsitz informierte die Minister über den Stand der Beratungen über die Gesetzgebungsvorschläge für den Verkehrssektor, wobei er hervorhob, dass beim neuen Finanzierungs- und Lenkungsrahmen für die europäischen Satellitennavigationssysteme (EGNOS und Galileo), bei der Fahrtenschreiber-Verordnung und bei der Richtlinie über die Verantwortlichkeit der Hafenstaaten für die Durchsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens eine Einigung mit dem Parlament erreicht worden sei. Auch die Verhandlungen mit dem Parlament über die Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze und über die Richtlinie über die Verantwortlichkeit der Flaggenstaaten für die Durchsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens seien inzwischen abgeschlossen, doch müssten die Ergebnisse noch von den Ständigen Vertretern der Mitgliedstaaten im Rat gebilligt werden. Außerdem seien die Verhandlungen mit dem Parlament über die Fazilität "Connecting Europe" gut vorangekommen, so dass es schon bald zu einer Einigung kommen könnte.

## **Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes**

Der künftige litauische Vorsitz erläuterte den Ministern sein verkehrspolitisches Arbeitsprogramm für die zweite Hälfte 2013 ([10544/13](#)). Er will sich auf das Fluggastrechte-Paket, die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe konzentrieren. Auch soll an folgenden Vorschlägen gearbeitet werden: Änderung der Verordnung über die Errichtung der Agentur für das Europäische GNSS, mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) hinsichtlich der Verschmutzung durch Schiffe und durch Erdöl- und Erdgasanlagen, EU-Strategie für die Seehäfen, gemeinsames Unternehmen zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) sowie Zusatzpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum II ("SES-II-plus-Paket").

Zu den Gesetzgebungstexten, über die mit dem Europäischen Parlament verhandelt werden muss, zählen die drei Richtlinien des Pakets "Verkehrssicherheit", die Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt sowie die Richtlinie über Schiffsausrüstung.

Auf der informellen Tagung der Verkehrsminister am 16. September in Vilnius soll über die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums beraten werden.

## **SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

### **ENERGIE**

#### **Ökodesign-Anforderungen an den Stromverbrauch von Fernsehgeräten im Bereitschafts- und im Aus-Zustand**

Der Rat beschloss, den Erlass der Kommissionsverordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1275/2008 der Kommission im Hinblick auf die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an den Stromverbrauch elektrischer und elektronischer Haushalts- und Bürogeräte im Bereitschafts- und im Aus-Zustand und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 642/2009 der Kommission im Hinblick auf die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung von Fernsehgeräten ([9791/13](#)) nicht abzulehnen.

Die Kommissionsverordnung unterliegt dem Regelungsverfahren mit Kontrolle. Demzufolge kann die Kommission nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, den Beschluss erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

#### **Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten**

Der Rat nahm eine Richtlinie über die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten ([PE-CONS 8/13](#), [10197/13 ADD1](#)) an.

Mit dem neuen Regelungsrahmen soll erreicht werden, dass es weniger häufig zu schweren Unfällen infolge von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten kommt und die Folgen begrenzt bleiben. Auf diese Weise soll die Meeresumwelt und die Wirtschaft in Küstenregionen besser vor Umweltverschmutzung geschützt werden. Die Richtlinie schreibt Mindestbedingungen für die sichere Offshore-Exploration und -Förderung von Erdöl und Erdgas vor; zudem werden die Notfallmechanismen bei einem Unfall verbessert.

Weitere Einzelheiten sind der Pressemitteilung [10588/13](#) zu entnehmen.

#### **Beziehungen zu Algerien/Vereinbarung für den Energiebereich**

Der Rat billigte eine Vereinbarung über die Gründung einer strategischen Partnerschaft zwischen Algerien und der Europäischen Union im Energiebereich.

Mit ihr soll die Zusammenarbeit zwischen der EU und Algerien im Energiesektor vertieft und über Kohlenwasserstoffe hinaus auf Strom sowie neue und erneuerbare Energien, Energieeffizienz und den Ausbau der Infrastrukturen ausgedehnt werden.

Die Vereinbarung ist im Rahmen des 2005 in Kraft getretenen Assoziierungsabkommens mit Algerien ausgehandelt worden. Sie wird voraussichtlich im Juni oder Anfang Juli unterzeichnet.

## **VERKEHR**

### **Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention**

Der Rat genehmigte den Abschluss eines Protokolls über die Durchführung des Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) im Bereich Verkehr im Namen der Europäischen Union ([9769/13](#)).

Das Verkehrsprotokoll bietet einen auf dem Vorsorgeprinzip, dem Vorbeugungsprinzip und dem Verursacherprinzip beruhenden Rechtsrahmen, der die umweltverträgliche Mobilität und den Umweltschutz in Bezug auf alle Verkehrsträger in der Alpenregion gewährleistet.

Die Alpenkonvention ist ein Vertrag zwischen den Alpenländern (Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien, Liechtenstein, Monaco, Slowenien und die Schweiz) und der EU, der eine umweltverträgliche Entwicklung des Alpenraums gewährleisten und die Interessen der Alpenbewohner schützen soll.

## **ZOLLUNION**

### **Aktualisierung des Zollkodex der Union**

Der Rat verabschiedete eine Verordnung, mit der der Zollkodex der EU aktualisiert und festgelegt wird, dass er ab dem 1. November 2013 gilt ([PE-CONS 23/13](#)).

Mit der neuen Verordnung werden einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 450/2008, mit der der Zollkodex eingeführt wurde, angepasst, um der Entwicklung der zollrechtlichen Vorschriften und anderer einschlägiger Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen; ferner wird die Verordnung mit den Anforderungen, die sich aus dem Vertrag von Lissabon ergeben, in Einklang gebracht und ihre Anwendung aufgeschoben, um den nationalen Verwaltungen und den Wirtschaftsteilnehmern ausreichend Zeit zu geben, die erforderlichen Investitionen zu tätigen und eine reibungslose Einführung der elektronischen Prozesse sicherzustellen.

## **BINNENMARKT**

### **Sicherheit pyrotechnischer Gegenstände**

Der Rat aktualisierte die Vorschriften für das Inverkehrbringen von Feuerwerkskörpern und anderen pyrotechnischen Gegenständen im Binnenmarkt ([PE-CONS 16/13](#) und [10156/13 ADD1 REV1](#)).

Die aktualisierten Vorschriften sollen den freien Verkehr von pyrotechnischen Gegenständen im Binnenmarkt und gleichzeitig ein hohes Maß an Schutz für Verbraucher und professionelle Endnutzer gewährleisten. Es handelt sich um eine Neufassung der Richtlinie 2007/23/EG.



Zu den pyrotechnischen Gegenstände zählen nicht nur Feuerwerkskörper, sondern auch Gegenstände, die für technische Zwecke verwendet werden, wie etwa Gasgeneratoren in Fahrzeug-Airbags.

Um Unfälle zu verhindern, sind in der Richtlinie Altersbeschränkungen für den Verkauf und die Verwendung pyrotechnischer Gegenstände festgelegt. Zudem wird darin vorgeschrieben, dass ihre Kennzeichnung ausreichende und angemessene Informationen über die sichere Verwendung enthalten muss. Bestimmte pyrotechnische Gegenstände dürfen nur an Personen mit den erforderlichen Kenntnissen, Fertigkeiten und Erfahrungen abgegeben werden.

Pyrotechnische Gegenstände, die aus Drittländern in die EU eingeführt werden, müssen die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.

Die Sicherheit bei der Lagerung fällt unter die Richtlinie 96/82/EG und die Sicherheit beim Transport unter die internationalen Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter, weshalb diese Aspekte von der neuen Richtlinie nicht abgedeckt werden.

## **HANDELSPOLITIK**

### **Allgemeine Zollpräferenzen – Myanmar**

Der Rat verabschiedete eine Verordnung zur Aufhebung einer Verordnung von 1997, mit der die allgemeinen Zollpräferenzen für Waren aus Myanmar/Birma vorübergehend zurückgenommen worden waren.

Zuvor hatte die Kommission in einem Bericht über Zwangsarbeit in Birma festgestellt, dass die Verstöße gegen die im IAO-Übereinkommen Nr. 29 niedergelegten Grundsätze nicht mehr als "schwerwiegend und systematisch" zu betrachten seien, und empfahlen, Myanmar/Birma die allgemeinen Zollpräferenzen wieder einzuräumen.

## **LANDWIRTSCHAFT**

### **Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken**

Der Rat verabschiedete eine Verordnung über die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken in der EU ([9/13](#)), über die er sich zuvor mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung geeinigt hatte. Damit können beispielsweise Hunde, Katzen und Frettchen von ihren Haltern leichter innerhalb der und in die Union mitgeführt werden.

Gleichzeitig wird auch die geltende Richtlinie 92/65, in der unter anderem die tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den Handel mit diesen Tieren und ihre Einfuhr in die EU festgelegt sind, geändert ([10/13](#)).

Weitere Einzelheiten siehe [Dokument](#).



## **AUDIOVISUELLE FRAGEN**

### **Unterzeichnung des Vertrags von Peking zum Schutz von audiovisuellen Darbietungen**

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung des Vertrags zum Schutz von audiovisuellen Darbietungen ("Vertrag von Peking") im Namen der Europäischen Union ([9188/13](#)).

Der Vertrag von Peking<sup>1</sup> enthält eine Reihe von neuen Regeln im Bereich der verwandten Schutzrechte, die Künstlern wie Schauspielern, Sängern, Musikern oder Tänzern, deren Darbietungen in einem audiovisuellen Werk (z. B. in einem Spielfilm oder einem TV-Programm) festgehalten werden, einen angemessenen Schutz und eine angemessene Vergütung sichern sollen.

## **SPORT**

### **Übereinkommen zur Bekämpfung der Manipulation von Sportergebnissen**

Der Rat ermächtigte die Kommission, im Namen der EU an den Verhandlungen über ein internationales Übereinkommen des Europarates zur Bekämpfung der Manipulation von Sportergebnissen teilzunehmen, soweit diese nicht die Zusammenarbeit in Strafsachen und die polizeiliche Zusammenarbeit betreffen.

---

<sup>1</sup> [http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article\\_0013.html](http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2012/article_0013.html)