



044312/EU XXIV.GP
Eingelangt am 17/01/11

**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



17068/10

(OR. en)

PRESSE 326
PR CO 42

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3052. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Brüssel, den 2./3. Dezember 2010

Präsident

Etienne SCHOUPPE

Staatssekretär für Mobilität

Paul MAGNETTE

Minister für Klima und Energie

Vincent VAN QUICKENBORNE

Minister für Unternehmen und für die Vereinfachung der
Verwaltung

(Belgien)

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRÜSSEL Tel.: +32 (0)2 281 8914 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

17068/10

1
DE

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Verkehr

Der Rat ist zu der Feststellung einer politischen Einigung über den Entwurf einer Richtlinie gelangt, die den **grenzüberschreitenden Austausch von Informationen** über eine Reihe von **Verkehrsdelikten**, die die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden, erleichtern soll. Mit der Richtlinie soll es einem Mitgliedstaat, in dem ein Delikt mit einem in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen wurde, ermöglicht werden, den Halter des Fahrzeugs zu ermitteln, so dass das Delikt geahndet werden kann.

Der Rat hat Schlussfolgerungen zu folgenden zwei Themen angenommen: zur Politik im Bereich der **Straßenverkehrssicherheit** für den Zeitraum 2011 bis 2020, wo er die aufzustellenden Ziele und die wichtigsten zu ergreifenden Maßnahmen ins Blickfeld rückt, sowie zur vollständigen **Einbindung des Schiffsverkehrs** in die Verkehrs- und Logistikketten der EU, wo er insbesondere das Konzept "Blauer Gürtel" unterstützt.

Der Rat hat sowohl die laufenden Beratungen über eine Richtlinie zur Schaffung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**, mit der eine Neufassung des im Jahr 2001 angenommenen Rechtsrahmens (des sogenannten "ersten Eisenbahnpakets") bezweckt wird, erörtert als auch die laufenden Beratungen über die Regelung des Zugangs zum **öffentlich-staatlichen Dienst (PRS)**, der von dem weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm **Galileo** hervorgegangen ist, und der die Dienstkontinuität für sensible Anwendungen, die von staatlichen und weiteren autorisierten Stellen genutzt werden, gewährleisten soll.

Die Minister haben ferner einen von einer hochrangigen Gruppe erstellten Bericht über die **Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht** begrüßt. Der Vorsitz hat die Kommission und die Mitgliedstaaten gebeten, den dem Bericht beigefügten Aktionsplan umzusetzen.

Energie

Zur Vorbereitung der ersten Tagung des Europäischen Rates zu Energiefragen im Februar 2011 haben die Minister eine Orientierungsaussprache über eine **neue Energiestrategie für Europa im Zeitraum 2011 bis 2020** geführt.

Der Rat hat Schlussfolgerungen zum Thema "**Eine Energiepolitik für die Verbraucher**" angenommen. Die Schlussfolgerungen sind eine Folgemaßnahme zu der den verbraucherbezogenen Aspekten der europäischen Energiepolitik gewidmeten Aussprache auf der informellen Tagung der Energieminister vom September 2010.

Der Rat hat ferner Schlussfolgerungen zur **Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten** angenommen. Ausgehend von der einschlägigen Mitteilung der Kommission, die nach der durch die Ölbohrplattform Deepwater Horizon ausgelösten Katastrophe (April 2010 im Golf von Mexiko) vorgelegt wurde, legt der Rat dar, welche weiteren Maßnahmen im Zusammenhang mit der Offshore-Exploration und -Gewinnung von Kohlenwasserstoffen ergriffen werden könnten, um insbesondere ein Höchstmaß an Sicherheit und Umweltschutz wie auch Haftungsbestimmungen zu gewährleisten.

Telekommunikation

Der Rat hat den Sachstand beim Programm für die **Funkfrequenzpolitik** und bei zwei Verordnungsentwürfen, die die **Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit** betreffen, erörtert.

Der Rat hat Schlussfolgerungen zur wechselseitigen Stimulierung der Leitinitiativen "**Digitale Agenda für Europa**" und "**Innovationsunion**" der Strategie Europa 2020 angenommen. Mit den Schlussfolgerungen soll hervorgehoben werden, dass es für eine integrierte europäische Innovationsstrategie notwendig ist, einen voll funktionsfähigen digitalen Binnenmarkt zum Nutzen der europäischen Unternehmen, insbesondere von KMU und innovativen Existenzgründungen, sowie der europäischen Verbraucher zu errichten

Außerdem hat der Rat Schlussfolgerungen zur **Europäischen Breitbandstrategie** angenommen.

INHALT¹

TEILNEHMER	6
 ERÖRTERTE PUNKTE	
LANDVERKEHR.....	9
Grenzüberschreitender Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte.....	9
Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2011 bis 2020.....	10
Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.....	11
SCHIFFFAHRT	12
Vollständige Einbindung des Schiffsverkehrs in die Verkehrs- und Logistikketten der EU.....	12
INTERMODALER VERKEHR	14
Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der vom Satellitennavigationssystem Galileo bereitgestellt wird	14
LUFTVERKEHR.....	16
Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht	16
ENERGIE.....	17
Energiepolitik für die Verbraucher	17
Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten	17
Neue Energiestrategie für Europa 2011-2020.....	18
Internationale Beziehungen.....	21
TELEKOMMUNIKATION.....	22
Erstes Programm für die Funkfrequenzpolitik.....	22
Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit.....	23

¹

- 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.

Wechselseitige Stimulierung der Leitinitiativen "Digitale Agenda für Europa" und "Innovationsunion" der Strategie Europa 2020	24
Europäische Breitbandstrategie.....	24
SONSTIGES	25
Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs	25
Umsetzung von internationalen Meeresübereinkommen durch die Mitgliedstaaten.....	25
Restriktive Maßnahmen der Türkei gegen Zypern, die EU-Schifffahrt und den freien Handel.....	25
Gipfeltreffen über die Luftfahrt	26
Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Brasilien	26
Einheitlicher europäischer Luftraum: Leistungsziele	26
Erhaltung der Mobilität von Personen und Gütern im Falle plötzlich auftretender Krisen im Verkehrsbereich	26
Kolloquium "Der Schienenverkehr vereinigt Europa"	27
Ministerkonferenz zu Umwelt- und Energiefragen im Verkehrsbereich (MEET 2)	27
Europäisches Energieprogramm zur Konjunkturbelebung.....	27
Initiative zur Entwicklung ökologischer Energie.....	27
Konferenz der südosteuropäischen Länder über Energie: Energie ohne Grenzen – von einem nationalen zu einem regionalen Konzept.....	28
Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse.....	28
Bericht über den Entwicklungsstand der Roamingdienste in der EU.....	28
Forum für Internet-Verwaltung.....	28
VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG	28
SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE	
<i>BINNENMARKT</i>	
– Düngemittel.....	29
– Kraftfahrzeuge – Typgenehmigung.....	29

TEILNEHMER**Belgien:**

Etienne SCHOUPPE

Paul MAGNETTE

Vincent VAN QUICKENBORNE

Brigitte GROUWELS

Bulgarien:

Aleksadar TSVETKOV

Parvan RUSINOV

Traicho TRAIKOV

Tschechische Republik:

Martin KOCOUREK

Jakub HODINÁŘ

Jana REINISOVA

Dänemark:

Jacob HEINSEN

Charlotte SAHL-MADSEN

Peder LUNDQUIST

Jonas Bering LIISBERG

Deutschland:

Peter RAMSAUER

Klaus-Dieter SCHEURLE

Jochen HOMANN

Guido PERUZZO

Estland:

Juhan PARTS

Gert ANTSU

Irland:

Eamon RYAN

Geraldine BYRNE NASON

Griechenland:

Tina BIRBILI

Ioannis DIAMANTIDIS

Spyros VOUGIAS

Spanien:

Bernardo LORENZO ALMENDROS

Pedro MARIN

José Pascual MARCO

Frankreich:

Eric BESSON

Thierry MARIANI

Italien:

Altero MATTEOLI

Stefano SAGLIA

Zypern:

Erato KOZAKOU-MARCOULLIS

Antonis PASCHALIDES

Staatssekretär für Mobilität, dem Premierminister
beigeordnet

Minister für Klima und Energie

Minister für Unternehmen und für die Vereinfachung der
Verwaltung

Ministerin für Verkehr, Region Brüssel

Minister für Verkehr, Informationstechnologie und
Kommunikation

Stellvertreter des Ministers für Verkehr,

Informationstechnologie und Kommunikation

Minister für Wirtschaft, Energie und Tourismus

Minister für Industrie und Handel

Stellvertreter des Ministers für Verkehr

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Minister für Verkehr

Ministerin für Wissenschaft, Technologie und
EntwicklungStellvertretender Ständiger Sekretär, Ministerium für
Klima und Energie

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und
StadtentwicklungStaatssekretär, Ministerium für Wirtschaft und
Technologie

stellvertretender Ständiger Vertreter

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Minister für Kommunikation, Energie und natürliche
Ressourcen

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Ministerin für Umwelt, Energie und Klimawandel

Minister für maritime Angelegenheiten, Inseln und
FischereiStellvertreter des Ministers für Infrastruktur, Verkehr und
NetzwerkeStaatssekretär für Telekommunikation und für die
Informationsgesellschaft

Staatssekretär für Energie

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Minister für Industrie, Energie und Digitalwirtschaft

Staatssekretär

Minister für Infrastruktur und Verkehr

Staatssekretär für Wirtschaftsentwicklung

Ministerin für Verkehr, Kommunikation und Energie

Minister für Handel, Industrie und Tourismus

Lettland:

Artis KAMPARS
Dana REIZNIECE
Lelde LICE-LICITE

Minister für Wirtschaft
Parlamentarische Sekretärin, Ministerium für Verkehr
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Litauen:

Elijijus MASIULIS
Arvydas SEKMOKAS
Arūnas VINČIŪNAS

Minister für Verkehr und Kommunikation
Minister für Energie
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Luxemburg:

Claude WISELER
Michèle EISENBARTH

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Ungarn:

Tamás FELLEGI
Pál VÖLNER
Zsolt NYITRAI

Minister für nationale Entwicklung
Staatssekretär, Ministerium für nationale Entwicklung
Staatssekretär, Ministerium für nationale Entwicklung

Malta:

Austin GATT
George PULLICINO

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Kommunikation
Minister für Ressourcen und Angelegenheiten des
ländlichen Raums
stellvertretender Ständiger Vertreter

Patrick MIFSUD

Niederlande:

Joop AT SMA
Maxime J.M. VERHAGEN

Staatssekretär für Infrastruktur und Umwelt
Minister für Wirtschaft, Landwirtschaft und Innovation,
stellvertretender Ministerpräsident
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Derk OLDENBURG

Österreich:

Doris BURES

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und
Technologie
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Harald GÜNTHER

Polen:

Cezary GRABARCZYK
Maciej JANKOWSKI
Magdalena GAJ
Marcin KOROLEC
Piotr KOŁODZIEJCZYK

Minister für Infrastruktur
Unterstaatssekretär, Ministerium für Infrastruktur
Unterstaatssekretärin, Ministerium für Infrastruktur
Unterstaatssekretär, Ministerium für Wirtschaft
Unterstaatssekretär, Ministerium für Inneres und
Verwaltung

Portugal:

António MENDONÇA

Minister für öffentliche Arbeiten, Verkehr und
Kommunikation
Staatssekretär für Energie und Innovation
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Carlos ZORRINHO
Ana Paula ZACARIAS

Rumänien:

Anca BOAGIU
Valerian VREME

Ministerin für Verkehr und Infrastruktur
Minister für Kommunikation und die
Informationsgesellschaft
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Cristian BADESCH

Slowenien:

Patrik VLAČIČ
József GYÖRKÖS

Minister für Verkehr
Staatssekretär, Ministerium für Hochschulen,
Wissenschaft und Technologie
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Uroš VAJGL

Slowakei:

Ján HUDACKÝ

Martin CHREN

Peter JAVORČIK

Finnland:

Anu VEHVILÄINEN

Riina NEVAMÄKI

Marja RISLAKKI

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Anna-Karin HATT

Daniel JOHANSSON

Vereinigtes Königreich:

Theresa VILLIERS

Andy LEBRECHT

Kommission:

Siim KALLAS

Neelie KROES

Günther OETTINGER

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und
Regionalentwicklung

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und
Regionalentwicklung

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Ministerin für Verkehr

Staatssekretärin, Ministerium für Beschäftigung und
Wirtschaft

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Ministerin für Infrastruktur

Ministerin für Informationstechnologie und regionale
Angelegenheiten

Staatssekretär

Staatsministerin für Verkehr

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

ERÖRTERTE PUNKTE

LANDVERKEHR

Grenzüberschreitender Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte

Der Rat gelangte zur Feststellung einer politischen Einigung¹ über den Entwurf einer Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über eine Reihe von Verkehrsdelikten, die die Straßenverkehrssicherheit erheblich gefährden (Dok. [17409/10](#) + [ADD1](#)). Mit der Richtlinie soll es einem Mitgliedstaat, in dem ein Delikt mit einem in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug begangen wurde, ermöglicht werden, den Halter des Fahrzeugs festzustellen und zu ermitteln, wer persönlich für das Delikt haftbar ist, so dass das Delikt geahndet werden kann. Ziel der Maßnahme ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Gleichbehandlung der Fahrer unabhängig von ihrem Wohnsitzstaat zu gewährleisten.

Einige Delegationen akzeptierten zwar den vom Vorsitz vorgeschlagenen Kompromisstext, äußerten aber die Hoffnung, dass in den künftigen Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über den Vorschlag ein ehrgeizigerer Text vereinbart werden kann.

Von dem Richtlinienentwurf werden folgende Verkehrsdelikte erfasst: Geschwindigkeitsübertretung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, Überfahren eines roten Stopplichts, Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen, Nichttragen eines Schutzhelms, unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens (z.B. Standstreifen oder Busspur) sowie rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons beim Fahren. Diese Auflistung kann künftig im Wege einer Überprüfung der Richtlinie erweitert werden. In jedem Fall ist das Recht der einzelnen Mitgliedstaaten dafür maßgeblich, in welchem Umfang und wie die genannten Delikte strafrechtlich verfolgt werden; einige Mitgliedstaaten kündigten an, dass sie diesen Aspekt in einer Erklärung herausstellen würden.

Damit der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs, mit dem das Delikt begangen wurde, ermittelt werden kann, sollen die Mitgliedstaaten einander Zugang zu Fahrzeugzulassungsdaten gewähren. Das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (Eucaris) soll grundsätzlich als technische Grundlage für den Datenaustausch dienen. Sobald der Halter ermittelt ist, sendet ihm der Mitgliedstaat, in dem das Verkehrsdelikt begangen wurde, ein Schreiben mit genauen Angaben zu dem begangenen Delikt, in dem auch die nach dem Recht des betreffenden Staats verhängte Geldbuße genannt wird. Das Schreiben sollte in der Sprache des Fahrzeugzulassungsdokuments abgefasst werden, damit gewährleistet ist, dass der Empfänger das Schreiben versteht und die Geldbuße entrichten oder aber Widerspruch einlegen kann, wenn er bestreitet, das Delikt begangen zu haben.

Eine Zusammenfassung der einschlägigen Verkehrsregelungen, die in den Mitgliedstaaten gelten, wird auf der Website der Kommission zur Unterrichtung der Fahrer in allen Amtssprachen der EU veröffentlicht.

¹ Diese Formulierung wird wegen der besonderen Situation Irlands und des Vereinigten Königreichs in diesem Fall verwendet (siehe Erläuterung im folgenden Text) und soll zum Ausdruck bringen, dass die Bedingungen für eine "echte" politische Einigung auf dieser Ratstagung nicht gegeben waren.

Der Vorschlag war im April 2008 (Dok. [7984/08](#)) von der Kommission vorgelegt und im Dezember 2008 vorbehaltlich einiger Änderungen vom Europäischen Parlament gebilligt worden. Er wurde jedoch im Rat blockiert, was im Wesentlichen darauf zurückzuführen war, dass in Anbetracht der Tatsache, dass es keine gemeinsamen EU-Vorschriften über Verkehrsdelikte gibt, ernsthafte Zweifel bestanden, ob die verkehrspolitischen Bestimmungen des EU-Vertrags, auf die die Kommission ihren Vorschlag gestützt hatte, eine geeignete Rechtsgrundlage für die geplante Richtlinie darstellen. Im Juli 2010 hatte der belgische Vorsitz die Beratungen über den Vorschlag wieder in Gang gebracht, indem er eine neue Rechtsgrundlage vorschlug, nämlich die im unlängst verabschiedeten Vertrag von Lissabon enthaltenen Bestimmungen über die polizeiliche Zusammenarbeit, und den Schwerpunkt eindeutig auf den Informationsaustausch legte, während die Durchsetzung den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleiben sollte.

Die neue Rechtsgrundlage bedeutet, dass Irland und das Vereinigte Königreich, die nicht automatisch an der polizeilichen Zusammenarbeit gemäß dem Vertrag von Lissabon teilnehmen, beschließen müssen, ob sie an der Maßnahme teilnehmen wollen. Beide Länder bekundeten ihr Interesse und können dem Richtlinienentwurf grundsätzlich zustimmen, doch steht ihre endgültige Entscheidung noch aus.

Sobald der Rat seine Einigung über den Vorschlag durch Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung bekräftigt hat, wird der Standpunkt dem Europäischen Parlament für eine zweite Lesung zugeleitet.

Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit für den Zeitraum 2011 bis 2020

Der Rat nahm Schlussfolgerungen an, mit denen er die Straßenverkehrssicherheitsziele für das kommende Jahrzehnt billigte, die in einer Mitteilung der Kommission (Dok. [12603/10](#)) dargelegt sind, die den Weg für ein neues Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit ebnet, das an die Stelle des Programms für den Zeitraum 2001-2010 treten soll.

In seinen Schlussfolgerungen bekräftigt der Rat das Ziel, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der gesamten EU zu halbieren. Besondere Aufmerksamkeit muss ferner der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, wie etwa Fußgänger, Radfahrer oder Motorradfahrer, gewidmet werden. Die Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer durch Ausbildungs- und Schulungsmaßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sollte Vorrang haben.

Der Rat unterstreicht die Bedeutung von Kontrollen und Sanktionen bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung und fordert in diesem Zusammenhang einen Austausch von Informationen über in anderen Mitgliedstaaten begangene Verkehrsdelikte. Als weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit werden Sicherheitskontrollen während der gesamten Lebensdauer der Fahrzeuge, die Anpassung von Straßen und Fahrzeugen zwecks Begrenzung der Folgen menschlichen Versagens und die Entwicklung von High-Tech-Lösungen für Verkehrssysteme genannt. Verbessert werden müssen auch die Notfalleinsätze bei Unfällen und die Unfallversorgung und -nachbetreuung.

Der vollständige Wortlaut der Schlussfolgerungen findet sich in Dokument [16951/10](#).

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Der Rat erörterte die laufenden Beratungen über einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Dok. [13789/10](#)), mit dem die Absicht verfolgt wird, den Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnsektor zu vereinfachen, zu präzisieren und zu modernisieren, um so die Bedingungen für Investitionen zu verbessern, den Wettbewerb auszuweiten und die Überwachung des Marktes in diesem Sektor zu verstärken.

Die Minister wurden ersucht, den Vorbereitungsgremien des Rates, die damit begonnen haben, die Bestimmungen über die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und die Weegeentgelte zu erörtern, Leitlinien für die weitere Prüfung des Vorschlags an die Hand zu geben (siehe den Sachstandsbericht in Dok. [16308/10](#)). Die Aussprache, bei der sich die Minister auf die vom Vorsitz vorgelegten Fragen stützten, ergab Folgendes:

- Die Veröffentlichung nationaler Strategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird im Allgemeinen als ein geeignetes Instrument zur Förderung zukunftsfähiger Investitionen im Sektor betrachtet. Einige Delegationen wiesen allerdings darauf hin, dass die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gewahrt werden müsse. Ferner müsse der Grundsatz der Jährlichkeit der Haushaltsbeschlüsse berücksichtigt werden, wenn Mehrjahrespläne aufgestellt würden.
- Die lärmabhängige Differenzierung der Weegeentgelte könnte einen Anreiz für die Nachrüstung lauter Wagen und somit für die Verringerung der Lärmemissionen geben. Einige Mitgliedstaaten betonten allerdings, dass für die Gleichbehandlung von Schienen- und Straßenverkehr gesorgt werden müsse, und traten dafür ein, die lärmabhängige Differenzierung der Entgelte auf freiwilliger Basis anzuwenden. Ferner wurde die Ansicht vertreten, dass diese Maßnahme in erster Linie auf dicht bevölkerte Gebiete abstellen sollte.
- Eine vorübergehende Senkung der Weegeentgelte für Züge, die mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind, könnte die Eisenbahnunternehmen dazu bewegen, dieses System zu installieren. Mehrere Delegationen betonten jedoch, dass sie weiterhin das Recht haben wollen, neue Entgelte zu erheben oder bestehende Entgelte zu erhöhen, um den durch die Entgeltsenkung entstehenden Einnahmeverlust auszugleichen.

Bei dem von der Kommission im September vorgelegten Vorschlag handelt es sich um eine Neufassung des sogenannten "ersten Eisenbahnpakets" mit drei Richtlinien zur Entwicklung der europäischen Eisenbahnunternehmen, über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und über die Verwaltung von Eisenbahnfahrwegen (Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG¹).

¹ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1, S. 26 und S. 29.

Die vorgeschlagene Neufassung wird, sofern sie Billigung findet, den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen verstärken, indem die Bedingungen für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt transparenter gestaltet werden und die Betreiber einen besseren Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen wie Bahnhofs-, Wartungs- und Güterumschlageinrichtungen erhalten. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu Eisenbahnverkehrsleistungen und deren reibungslose Erbringung zu gewährleisten, sollen sowohl die Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsstellen und ihre Befugnisse – zum Beispiel hinsichtlich der Verhängung von Sanktionen oder der Anordnung von Prüfungen – als auch die Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen in grenzübergreifenden Fragen gestärkt werden. Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur soll dadurch verbessert werden, dass zum einen eine längerfristige Planung erfolgt, die Investoren mehr Sicherheit bietet, und zum anderen die Vorschriften für die Entgelterhebung angepasst werden, um Anreize zur Modernisierung der Infrastruktur zu bieten.

Diese Maßnahmen sollen den europäischen Eisenbahnsektor sowohl bei der Güterbeförderung als auch bei der Personenbeförderung wettbewerbsfähiger machen, damit sein Anteil am Gesamtverkehrsmarkt gesteigert und zu einer Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel beigetragen werden kann.

SCHIFFFAHRT

Vollständige Einbindung des Schiffsverkehrs in die Verkehrs- und Logistikketten der EU

Die Verkehrsminister nahmen Schlussfolgerungen an, in denen die vollständige Einbindung des Schiffsverkehrs in die Verkehrs- und Logistikketten der EU gefordert und insbesondere auf folgende Aspekte hingewiesen wird (der vollständige Wortlaut der Schlussfolgerungen findet sich in Dokument [16266/10](#)):

Angesichts der Sättigung des Straßennetzes und der notwendigen Berücksichtigung von Umweltbelangen müssen die verschiedenen verfügbaren Verkehrsträger besser genutzt werden. Insbesondere der Kurzstreckenseeverkehr, d.h. der Verkehr zwischen europäischen Küstenhäfen bzw. zwischen diesen Häfen und benachbarten Ländern, und der Binnenschiffsverkehr werden noch nicht optimal genutzt.

Im Hinblick auf die Förderung des Schiffsverkehrs befürwortet der Rat das Konzept "Blauer Gürtel", das darauf abzielt, einen Europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu schaffen, in dem Schiffe unabhängig von ihrer Flagge frei und mit geringstmöglichem Verwaltungsaufwand operieren können. Die kombinierte Nutzung von technologischen Lösungen, Kapazitäten für die Seeverkehrsüberwachung und vorbildlichen Verfahren wird die Schaffung dieses Seeverkehrsraums ermöglichen. Der "Blaue Gürtel" soll durch "Blaue Wasserstraßen" ergänzt werden, d.h. administrative, technologische oder physische Erleichterungen, die von den Häfen und Zollbehörden gewährt werden, um einen zügigen Hafentransit der aus der EU stammenden Güter zu gewährleisten. Der Rat unterstützt den Plan der Kommission, in Zusammenarbeit mit den Behörden der Mitgliedstaaten und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ein Pilotprojekt zu starten, um das Konzept "Blauer Gürtel" weiterzuentwickeln.

In diesem Zusammenhang sollte das Konzept der "Meeresautobahnen", mit dem wettbewerbsfähige Seefrachtrouten zwischen europäischen Häfen als Alternative zum Landverkehr geschaffen werden sollen, besser auf das im Aufbau befindliche europäische multimodale Verkehrssystem abgestimmt werden, damit das Synergiepotenzial voll ausgeschöpft wird.

Eine bessere Einbindung des Kurzstreckenseeverkehrs in die Verkehrsketten erfordert die Stärkung der Anbindung an den mit dem Schienenverkehr und den Binnenschiffsverkehr sowie die Optimierung der Häfen, die die Hauptschnittstelle zwischen den Verkehrsträgern bilden. Im Hinblick darauf sollte die EU den Ausbau des Binnenschiffsverkehrs unterstützen. Was die Entwicklung der Häfen anbelangt, wird die Kommission ersucht, Leitlinien für die Anwendung des Umweltrechts der EU und für staatliche Beihilfen vorzulegen.

Die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs ist auch ein Mittel zur Förderung der Hinwendung zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern. Die von der Kommission geplante Entwicklung eines neuen multidimensionalen Maßnahmenkonzepts, das Komponenten wie alternative Treibstoffe, grüne Technologien, geeignete Infrastrukturmaßnahmen, Finanzierungsinstrumente und Forschung und Innovation umfasst, könnte dazu beitragen, die Umweltleistung des Sektors unter gleichzeitiger Wahrung seiner Wettbewerbsposition zu verbessern. Was die Emissionen des internationalen Seeverkehrs betrifft, müssen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) globale Regeln vereinbart werden, um Wettbewerbsverzerrungen und die Verlagerung von CO₂-Emissionen zu vermeiden.

Ferner wird die Kommission ersucht, zu prüfen, wie verhindert werden kann, dass die Wettbewerbsposition des Kurzstreckenseeverkehrs infolge der höheren Kostenbelastung, die der Einsatz von schwefelarmem Bunkeröl entsprechend den von der IMO vereinbarten Emissionsgrenzwerten verursachen dürfte, geschwächt wird.

Außerdem sieht der Rat mit Interesse der Ausarbeitung einer Sozialagenda für den Schiffsverkehr entgegen, vor allem im Hinblick auf Wege zur Integration der beruflichen Karrieren in See- und Binnenschiffahrt, um die Beschäftigung und hochwertige Arbeitsplätze in diesen Sektoren zu fördern und die Mobilität der Arbeitskräfte zu steigern.

INTERMODALER VERKEHR

Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der vom Satellitennavigationssystem Galileo bereitgestellt wird

Die Verkehrsminister nahmen Kenntnis von den Fortschritten bei der Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst (PRS), der von dem europäischen weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen ist (Dok. [16265/10](#)). Beim PRS handelt es sich um einen gesicherten, verschlüsselten Dienst für sensible Anwendungen, die selbst in Krisensituationen, wenn andere Dienste möglicherweise abgeschaltet werden, betriebsbereit bleiben müssen. Zugang zum PRS werden nur autorisierte Benutzer haben; dies sind in erster Linie staatliche Stellen wie Polizei-, Grenzkontroll- oder Katastrophenschutzbehörden.

Der von der Kommission im Oktober vorgelegte Vorschlag (Dok. [14701/10](#)), dem sowohl der Rat als auch das Europäische Parlament zustimmen müssen, enthält folgende Kernbestandteile:

- Dem Rat, der Kommission und den Mitgliedstaaten wird weltweit ein unbeschränkter Zugang zum PRS gewährt, wenn sie den Dienst im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten nutzen wollen.
- Es ist Sache eines jeden Mitgliedstaats, Benutzer zu autorisieren und festzulegen, für welche Anwendungen der PRS genutzt werden darf.
- Mitgliedstaaten, die den PRS nutzen wollen, müssen eine PRS-Behörde benennen, die für die Verwaltung und Überwachung der Endnutzer sowie die Herstellung der PRS-Empfänger nach gemeinsamen Mindeststandards zuständig ist.
- Für die Herstellung von PRS-Empfängern ist eine Akkreditierung erforderlich.
- Drittstaaten oder internationale Organisationen können nur dann den PRS nutzen, wenn sie Vereinbarungen über Sicherheitsverfahren und die Regelung des Zugangs mit der EU getroffen haben.
- PRS-Empfänger dürfen nur in autorisierte Drittstaaten ausgeführt werden.

Alle Mitgliedstaaten befürworten das allgemeine Ziel, einen Rechtsrahmen und eine eindeutige Zugangsregelung für den PRS festzulegen. Allerdings ist bei den bereits erfolgten Beratungen der Vorbereitungsgremien des Rates deutlich geworden, dass einige Fragen weiterer Erörterung bedürfen; dies betrifft insbesondere den Schutz von Verschlusssachen, die Festlegung gemeinsamer Mindeststandards, die von den PRS-Behörden einzuhalten sind, und die Übertragung von Entscheidungsbefugnissen in diesen beiden Fragen auf die Kommission. Ferner wünschten einige Mitgliedstaaten weitere Präzisierungen hinsichtlich der mit dem PRS verbundenen Kosten und der Frage, wer diese Kosten trägt.

Der Rat bat seine Vorbereitungsgremien, den Vorschlag weiter zu prüfen.

Der öffentlich-staatliche Dienst ist einer von fünf Diensten, die vom Satellitennavigationssystem Galileo bereitgestellt werden sollen. Er soll zusammen mit dem offenen Dienst und dem Such- und Rettungsdienst im Jahr 2014 gestartet werden, während der sicherheitskritische Dienst und der kommerzielle Dienst etwas später in Betrieb genommen werden sollen.

LUFTVERKEHR

Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht

Der Rat begrüßte einen Bericht über die Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht, der von einer hochrangigen Gruppe vorgelegt worden war, die der Rat (Justiz und Inneres) als Reaktion auf die unlängst in Luftfracht entdeckten Paketbomben auf seiner Tagung vom 8./9. November 2010 eingerichtet hatte.

Der Vorsitz bat die Kommission und die Mitgliedstaaten, den dem Bericht beigefügten Aktionsplan rasch umzusetzen. Er ersuchte die Kommission, dem Rat innerhalb von sechs Monaten über die erzielten Fortschritte Bericht zu erstatten.

Das Ziel der Maßnahme besteht darin, Sicherheitslücken zu schließen und auf EU-Ebene und auf internationaler Ebene ein koordiniertes Konzept für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen auszuarbeiten. Der vorgeschlagene Plan sieht Maßnahmen vor, die darauf abstellen, die EU-Vorschriften zu verschärfen und zu harmonisieren und sowohl die Koordinierung und den Informationsaustausch innerhalb der EU als auch die globalen Standards zu verbessern. Auf EU-Ebene umfasst dies Maßnahmen wie etwa die Verbesserung der Detektionsmethoden und der Sicherheitskontrollen für Luftfracht, die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die Bewertung der mit Luftfrachtsendungen aus Drittländern verbundenen Risiken, die Überprüfung der Verfahren für die Benennung "vertrauenswürdiger" Versender und Luftfahrtunternehmen sowie die Verbesserung der Sicherheitsaus- und -fortbildung für Betreiber und Inspektoren. Auf internationaler Ebene sollten globale Regulierungsstandards gefördert werden, insbesondere auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), und es sollten weitere Initiativen ergriffen werden, um bestimmte Drittländer dabei zu unterstützen, ihre Sicherheitskapazitäten zu erhöhen.

Der Bericht wurde auch dem Rat (Justiz und Inneres), der am gleichen Tag wie der Rat (Verkehr) zusammentrat, unterbreitet.

ENERGIE

Energiepolitik für die Verbraucher

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zum Thema "Eine Energiepolitik für die Verbraucher" an. Der Text der Schlussfolgerungen ist in Dok. [16300/10](#) wiedergegeben.

Die Schlussfolgerungen sind eine Folgemaßnahme zu der den verbraucherbezogenen Aspekten der europäischen Energiepolitik gewidmeten Aussprache, die auf der informellen Tagung der Energieminister vom 6./7. September 2010 in Brüssel geführt wurde.

Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zur Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten an. Der Text der Schlussfolgerungen ist in Dok. [16943/10](#) wiedergegeben.

In den Schlussfolgerungen wird begrüßt, dass die Kommission nach der durch die Ölbohrplattform Deepwater Horizon ausgelösten Katastrophe, die sich im April 2010 im Golf von Mexiko ereignet hatte, im Oktober 2010 ihre Mitteilung "Die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten – eine Herausforderung" (Dok. [14768/10](#), [14768/10 ADD 1](#)) vorgelegt hat. Ausgehend von dieser Mitteilung legt der Rat dar, welche weiteren Maßnahmen im Zusammenhang mit der Offshore-Exploration und -Gewinnung von Kohlenwasserstoffen ergriffen werden könnten, insbesondere um ein Höchstmaß an Sicherheit und Umweltschutz wie auch Haftungsbestimmungen zu gewährleisten.

Neue Energiestrategie für Europa 2011-2020

In öffentlicher Sitzung führten die Minister zur Vorbereitung der ersten Tagung des Europäischen Rates zu Energiefragen, die am 4. Februar 2011 stattfindet, eine Orientierungsaussprache über eine neue Energiestrategie für Europa im Zeitraum 2011 bis 2020.

Die Aussprache erfolgte auf der Grundlage der vom Vorsitz vorgeschlagenen Fragen (Dok. [16303/10](#)) und schloss sich an die Erläuterungen der Kommission zu ihren Mitteilungen "Energie 2020: Eine Strategie für wettbewerbsfähige, nachhaltige und sichere Energie" vom 10. November 2010 und "Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und danach" vom 17. November 2010 an.

Der Vorsitz fasste die Aussprache wie folgt zusammen:

"1. Das von der Kommission für die Strategie bis 2020 dargelegte Konzept fand breite Zustimmung. Es erscheint daher angebracht,

- den Aktionsplan 2007-2009 nun zu aktualisieren;
- dabei eine langfristige Perspektive zu entwickeln, möglicherweise unter Festlegung von Zwischenzielen; dem Energiefahrplan 2050 kommt diesbezüglich entscheidende Bedeutung zu;
- dabei die Ziele der Union (3 x 20 Prozent), die technischen, wissenschaftlichen und menschlichen Ressourcen der Union sowie die nationalen Präferenzen hinsichtlich des Energie-Mix zu berücksichtigen.

2. Von den fünf Prioritäten, die von der Kommission ermittelt wurden, wird die Energieeffizienz von allen Delegationen eindeutig als absolut vorrangig betrachtet; bei der Verfolgung dieses Ziels

- sollte der Schwerpunkt auf den Verkehrssektor und das Bauwesen gelegt und die Rolle des öffentlichen Sektors herausgestellt werden;
- sollten Instrumente wie "Ökodesign" und "Energieeffizienzkenzeichnung" umfassend genutzt werden oder sogar noch breitere Anwendung finden.

Angesichts der jüngsten Vorhersagen für 2020, wonach der Primärenergieverbrauch der Union gegenüber dem Trend wahrscheinlich nur um 9 Prozent sinken wird, sind noch weitere Überlegungen hinsichtlich der Art der Ziele, der Methodik für ihre Festlegung und ihrer Überwachung erforderlich. Es könnten gemeinsame Maßnahmen ergriffen werden, um die erforderlichen Innovationen und politischen Veränderungen zu fördern (finanzielle Unterstützung, Austausch bewährter Verfahren, "Intelligente Städte" ("Smart Cities") usw.)

3. Hinsichtlich des Binnenmarkts wurden die Wichtigkeit der schnellen und vollständigen Umsetzung geltender Rechtsvorschriften sowie die Rolle der Regulierungsbehörden (ACER) und der regionalen Initiativen hervorgehoben. Diese Umsetzungsmaßnahmen können sich für alle Prioritäten im Rahmen der Strategie als vorteilhaft erweisen.

Es muss unterstrichen werden, dass die erneuerbaren Energien eine zunehmend wichtige Rolle spielen. Hinsichtlich der möglichen Harmonisierung der Fördermechanismen werden jedoch unterschiedliche Standpunkte vertreten.

4. Geeignete Verbundmaßnahmen und die dazugehörigen Infrastrukturen sind eine Grundvoraussetzung für das reibungslose Funktionieren des Marktes, für die Einspeisung wachsender Mengen an erneuerbarer Energie und für die Verwirklichung der Solidarität. Einige fehlende Verbindungen, die europaweit von Bedeutung sind, sollten innerhalb eines bestimmten Zeitraums geschaffen werden. Es wurde betont, wie wichtig die regionale Zusammenarbeit ist.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass rasche Fortschritte bei der Straffung des zeitlichen

Rahmens und bei der Verbesserung der Koordinierung der Genehmigungsverfahren erzielt werden müssen. Wird diesbezüglich ein europäischer Ansatz verfolgt, müssen allerdings das Subsidiaritätsprinzip beachtet und die auf nationaler Ebene durchzuführenden Konsultationen berücksichtigt werden.

Der Markt ist weiterhin die Hauptfinanzierungsquelle und nur in genau festgelegten Fällen können anhand objektiver Kriterien Finanzmittel außerhalb des Markts mobilisiert werden – unter Umständen über Instrumente wie die Strukturfonds und den Kohäsionsfonds. Es ist wünschenswert, dass die Anlastung der Infrastrukturkosten, insbesondere der grenzübergreifenden Kosten, geprüft wird, damit alle sich ergebenden Vorteile berücksichtigt werden. Die Auswirkungen auf den von den Verbrauchern (Privat- und Industriekunden) zu zahlenden Preis sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Der in der Mitteilung zur Infrastruktur vorgeschlagene Ansatz, bei dem die Ermittlung vorrangiger Korridore mit einer Projektauswahlmethodik kombiniert wird, wird grundsätzlich befürwortet, wobei allerdings eine eingehende Analyse des Gesetzgebungsakts, mit dem die Methodik umgesetzt werden soll, erfolgen muss.

5. Was die Verbraucher betrifft, so haben wir diesen Aspekt in den soeben angenommenen Schlussfolgerungen ausführlich behandelt; dort sind die Maßnahmen genannt, die in dieser Phase des Übergangs zu einem nachhaltigen Energieverbrauch durchzuführen sind, um dafür zu sorgen, dass die Interessen der Verbraucher im Binnenmarkt stärker berücksichtigt werden, was auch im Wege nichtgesetzgeberischer Maßnahmen geschehen soll.

Es wurde betont, dass die Verbraucheranliegen beachtet und die Verbraucher aktiv eingebunden werden müssen, vor allem dann, wenn neue Technologien (z.B. intelligente Verbrauchserfassungsgeräte) eingeführt werden.

Die Delegationen wiesen erneut darauf hin, wie wichtig die Wahlfreiheit der Verbraucher bei der Energieversorgung ist, brachten aber gleichzeitig zum Ausdruck, dass ein hohes Sicherheitsniveau bei der Energieerzeugung gewahrt bleiben muss, und zwar sowohl bei der Nutzung fossiler Brennstoffe – wir haben diesen Aspekt in unseren Schlussfolgerungen zu den Offshore-Aktivitäten berücksichtigt – als auch bei der Nutzung der Kernenergie.

6. Der SET-Plan und die dazugehörigen industriellen Initiativen genießen breite Unterstützung und sollten weiterhin einen Rahmen für die Gestaltung und Verstärkung der Zusammenarbeit im Bereich Innovation und Technologie bieten, insbesondere für erneuerbare Energien und Energieeffizienz, wo wir eine Führungsposition einnehmen können.

Die vier in der Mitteilung genannten Großprojekte (intelligente Netze, Stromspeicherung, großmaßstäbliche Produktion von nachhaltigen Biokraftstoffen und Energieeffizienz in Städten, städtischen und ländlichen Gebieten) erscheinen in diesem Zusammenhang sachdienlich.

In der künftigen finanziellen Vorausschau sollte ausreichende Unterstützung für die Tätigkeiten der Union im Bereich Innovation und Technologie vorgesehen werden.

7. All unsere Anstrengungen werden nur dann erfolgreich sein, wenn die Kohärenz und die Wirksamkeit der Energieaußenpolitik der Union verbessert werden, indem beispielsweise

- gemeinsame Bewertungen unserer Partner vorgenommen werden,
- Partnerschaften aufgebaut werden, die nicht auf die Versorgung mit Erdgas oder Erdöl beschränkt sind, sondern auch die Behandlung von Fragen von gemeinsamem Interesse umfassen, wie etwa Energieeffizienz und erneuerbare Energien, technologische Entwicklung oder nukleare Sicherheit und Nichtverbreitung,
- eine Diskussion über die Verbesserung der Solidarität und der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten in allen Aspekten unserer Beziehungen zu unseren Hauptlieferanten eingeleitet wird."

Der Rat dürfte auf seiner Tagung am 28. Februar 2011 ausführliche Schlussfolgerungen zu beiden Mitteilungen annehmen.

Die Mitteilung über die Strategie "Energie 2020" (Dok. [16096/10](#), [16096/10 ADD 1](#)) umfasst folgende fünf Schwerpunkte:

- Europa energieeffizient machen,
- einen europaweit integrierten Energiemarkt schaffen,
- die Verbraucher schützen und das höchste Niveau an Sicherheit und Gefahrenabwehr erreichen,
- die Führungsrolle Europas im Bereich der Energietechnologien ausbauen,
- die externe Dimension der EU-Energiepolitik stärken.

Auf der Grundlage dieser Schwerpunkte wird die Kommission innerhalb der nächsten 18 Monate konkrete Gesetzgebungsinitiativen und -vorschläge vorlegen.

Die Mitteilung zur Infrastruktur (Dok. [16302/10](#), [16302/10 ADD 1](#), [2](#) und [3](#)) erstreckt sich auf Maßnahmen im Rahmen des zweiten Schwerpunkts ("einen europaweit integrierten Energiemarkt schaffen") der Mitteilung "Energie 2020" und verbindet die Ermittlung vorrangiger Korridore für Strom, Gas und Öl in mittel- bis langfristiger Sicht mit einer neuen Methode für die strategische Planung. In der Mitteilung wird auch auf die Genehmigungsverfahren und die Schaffung eines stabilen Finanzierungsrahmens eingegangen.

Internationale Beziehungen

Die Minister wurden vom Vorsitz und der Kommission über die die jüngsten Entwicklungen bei den internationalen Beziehungen im Energiebereich unterrichtet (Dok. [16192/10](#)).

Gegenstand der Unterrichtung waren unter anderem die Vereinigten Staaten, die Energiegemeinschaft, die Östliche Partnerschaft und Russland.

TELEKOMMUNIKATION

Erstes Programm für die Funkfrequenzpolitik

In öffentlicher Sitzung erörterte der Rat auf Grundlage der vom Vorsitz vorgeschlagenen Fragen (Dok. [16567/10](#)) einen Vorschlag für einen Beschluss über das erste Programm für die Funkfrequenzpolitik (FFP-Programm).

Der Vorsitz legte den Ministern einen Sachstandsbericht (Dok. [16832/10](#)) vor, um sie über die bisherigen Arbeiten zu unterrichten und die in dem Vorschlag enthaltenen politischen Fragen herauszustellen, die bei den künftigen Beratungen unter ungarischem Vorsitz im Mittelpunkt stehen sollten.

Die Minister begrüßten generell den Vorschlag der Kommission und würdigten den potenziell bedeutsamen Beitrag der Funkfrequenzen zu digitaler Gesellschaft, schnellen drahtlosen Diensten, wirtschaftlicher Erholung, Wachstum, hochwertigen Arbeitsplätzen und langfristiger Wettbewerbsfähigkeit der EU. Die im Vorschlag enthaltenen Bestimmungen zu drahtlosen Breitbandnetzen wurden als dessen wichtigste und dringlichste Elemente betrachtet, doch empfanden einige Delegationen die Fristen für die Bereitstellung der Funkfrequenzen als zu ehrgeizig. Auf einige Vorbehalte stießen die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich der Frequenzverwaltung, wie etwa die Auferlegung von Versorgungsverpflichtungen oder andere die Nutzungsrechte betreffende Bedingungen, bei denen die speziellen nationalen Gegebenheiten berücksichtigt werden sollten.

Die vorgeschlagene Bestandsaufnahme der Frequenznutzung fand breite Zustimmung. Gleichzeitig jedoch warnten die Minister vor Doppelarbeit, den zu erwartenden Kosten und dem vertraulichen Charakter der zu übermittelnden Informationen; sie forderten die Kommission auf, auf den bestehenden Initiativen in diesem Bereich aufzubauen.

Insbesondere Minister aus Mitgliedstaaten, die an Drittstaaten angrenzen, forderten eine Unterstützung der EU bei der Koordinierung der Frequenznutzung.

Die Kommission hatte ihren Vorschlag (Dok. [13872/10](#)) im September 2010 als Teil des "Breitbandpakets"¹ vorgelegt, mit dem die EU dabei unterstützt werden soll, ihre in der digitalen Agenda für Europa (Dok. [9981/1/10](#)) gemachten Zusagen einzuhalten, für alle Europäer bis 2013 grundlegende und bis 2020 schnelle und ultraschnelle Breitbanddienste verfügbar zu machen. Dem Programmvorschlag zufolge soll ein politisches Fünfjahresprogramm zur Förderung einer effizienten Funkfrequenzverwaltung aufgestellt werden, durch das insbesondere gewährleistet wird, dass bis spätestens 2013 genug Funkfrequenzen für drahtlose Breitbandnetze zur Verfügung stehen, wodurch dazu beigetragen würde, die Einwohner in entlegenen Gebieten mit schnellen Breitbandverbindungen zu versorgen und innovative Dienste in der EU anzubieten. Der Vorschlag bezieht sich nicht nur auf die elektronischen Kommunikationsdienste (EKD), sondern er soll auch für andere von Funkfrequenzen abhängige EU-Politikbereiche gelten, da die effiziente und wettbewerbsfähige Frequenznutzung zur Schaffung eines Binnenmarkts für EKD und Dienstleistungen in anderen Politikbereichen wie Verkehr und Umwelt beitragen wird.

Der Sachstandsbericht und der Gedankenaustausch sollten dazu beitragen, den Standpunkt des Rates für die bevorstehenden Beratungen mit dem Europäischen Parlament zu erarbeiten. Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie des Europäischen Parlaments wird am 9. Dezember 2010 mit der Prüfung des Vorschlags beginnen.

Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit

Der Rat prüfte in öffentlicher Sitzung den Arbeitsfortschritt bei zwei Verordnungsentwürfen, die die Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit (ENISA) betreffen.

Der Vorsitz hatte einen Sachstandsbericht (Dok. [16835/10](#)) erstellt, mit dem eine Bestandsaufnahme der bisherigen Fortschritte bei der Prüfung von zwei Kommissionsvorschlägen vorgenommen wird, die im September bzw. Oktober 2010 vorgelegt worden waren.

Mit dem ersten Vorschlag (Dok. [14322/10](#)) soll die bestehende ENISA-Verordnung Nr. 460/2004 dahin gehend geändert werden, dass das gegenwärtige Mandat der ENISA, das im März 2012 abläuft, um 18 Monate verlängert wird. Mit dieser Verlängerung würde ein rechtliches Vakuum vermieden, das entstünde, wenn das neue Mandat nicht vor Ablauf des gegenwärtigen Mandats angenommen würde.

Der zweite Kommissionsvorschlag (Dok. [14358/10](#)) zielt auf eine Stärkung und Modernisierung der ENISA und auf die Erteilung eines neuen Mandats für einen Zeitraum von fünf Jahren ab. Die Kommission schlägt insbesondere vor, den Tätigkeitsbereich der ENISA zu erweitern, damit die ENISA als Schnittstelle zwischen den Cybersicherheitsexperten und den an der Bekämpfung der Cyberkriminalität beteiligten Behörden fungieren kann, die Führungsstrukturen der ENISA zu straffen und ihre Finanz- und Humanressourcen allmählich aufzustocken.

Beide Vorschläge waren von den Ratsgremien geprüft und von allen Delegationen begrüßt worden. In dem Sachstandsbericht wurde darauf hingewiesen, dass folgende Hauptfragen weiterer Erörterung bedürfen, damit ein gemeinsamer Standpunkt des Rates für die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament festgelegt werden kann: Aufgaben der ENISA, Dauer des Mandats, Rolle und Struktur der Organe der ENISA sowie Finanzierung.

¹ Das Breitbandpaket enthält Maßnahmen, durch die in der EU die Einführung und Verbreitung schneller und ultraschneller Breitbandzugänge – per Festnetz und drahtlos – erleichtert werden sollen. Neben dem FFP-Programm vorschlag umfasst es eine Empfehlung der Kommission über den regulierten Zugang zu Zugangnetzen der nächsten Generation und eine Mitteilung zur Breitbandthematik, in der ein kohärenter Rahmen für die Verwirklichung der Breitbandziele der digitalen Agenda umrissen und insbesondere dargelegt wird, wie am besten Anreize für öffentliche und private Investitionen in schnelle und ultraschnelle Breitbandnetze geschaffen werden können.

Wechselseitige Stimulierung der Leitinitiativen "Digitale Agenda für Europa" und "Innovationsunion" der Strategie Europa 2020

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zur wechselseitigen Stimulierung der Leitinitiativen "Digitale Agenda für Europa" und "Innovationsunion" der Strategie Europa 2020 an. Der vollständige Wortlaut der Schlussfolgerungen ist in Dokument [16834/10](#) enthalten.

Mit den Schlussfolgerungen soll hervorgehoben werden, dass es für eine integrierte europäische Innovationsstrategie notwendig ist, einen voll funktionsfähigen digitalen Binnenmarkt zum Nutzen der europäischen Unternehmen, insbesondere von KMU und innovativen Existenzgründungen, sowie der europäischen Verbraucher zu errichten

Europäische Breitbandstrategie

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zu der Kommissionsmitteilung "Europäische Breitbandnetze: Investition in ein internetgestütztes Wachstum" an. Der vollständige Wortlaut der Schlussfolgerungen ist in Dokument [16836/10](#) enthalten.

SONSTIGES

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

Die Kommission hat einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung von 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) ([15717/10](#)) vorgelegt. Ziel der Änderung ist es, die Rolle der EMSA zu präzisieren und ihre Aufgaben zu erweitern, insbesondere indem das Eingreifen bei Verschmutzungen durch Offshore-Erdölaktivitäten einbezogen wird, und nicht nur bei Verschmutzungen durch Schiffe wie unter der derzeitigen Verordnung (siehe auch den informatorischen Vermerk [17131/10](#)).

Umsetzung von internationalen Meeresübereinkommen durch die Mitgliedstaaten

Die Kommission hat den Rat über den Sachstand bezüglich der Ratifizierung von internationalen Meeresübereinkommen durch die Mitgliedstaaten unterrichtet ([15978/1/10](#) + [ADD 2](#) + [15978/10 ADD 1](#)) und die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Ratifizierungsverfahren zu beschleunigen. Je mehr EU-Länder diese Übereinkommen ratifizierten, desto besser könne die EU ihre Positionen in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verteidigen, da nur Staaten, die Vertragsparteien eines Übereinkommens sind, an Abstimmungen zu Fragen im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen teilnehmen dürfen. Derzeit haben etwa zwei Drittel der EU-Küstenstaaten rund 90 % der Übereinkommen ratifiziert.

Restriktive Maßnahmen der Türkei gegen Zypern, die EU-Schifffahrt und den freien Handel

Der Rat hat Informationen der zyprischen Delegation über die von der Türkei verhängten Restriktionen gegen Schiffe, die in der Republik Zypern registriert sind oder verwaltet werden oder die in zyprischem Besitz sind, und Schiffe, die von zyprischen Häfen aus türkische Häfen direkt anlaufen, zur Kenntnis genommen ([16273/10](#)). Diese Restriktionen sind nicht nur nachteilig für Zypern als Flaggenstaat, als wichtiges Reedereizentrum und als Umschlagknotenpunkt, sondern auch für Schiffseigner und Reeder der EU mit Verbindungen zu Zypern und für den Seehandel zwischen der EU und der Türkei. Zypern hat darauf hingewiesen, dass die türkischen Maßnahmen die Gesetze über die Assoziation und die Zollunion zwischen der Türkei und der EU verletzen und ein Hindernis für weitere Fortschritte bei den Beitrittsverhandlungen mit der Türkei sind. Zypern ruft dazu auf, die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Restriktionen zu verschärfen.

Gipfeltreffen über die Luftfahrt

Der Rat hat Informationen des Vorsitzes über das Gipfeltreffen über die Luftfahrt gehört, bei dem am 26. und 27. Oktober 2010 in Brügge 400 Vertreter der europäischen Luftfahrtgemeinschaft zusammenkamen. Auf dem Gipfeltreffen wurde eine Erklärung ([16272/10](#)) mit Schwerpunkten auf Wettbewerbsfähigkeit, dem einheitlichen europäischen Luftraum, Sicherheitsstandards und der Notwendigkeit einer Verringerung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt angenommen. Für Folgemaßnahmen zu den Ergebnissen des Gipfeltreffens wird eine Fachgruppe eingesetzt werden.

Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Brasilien

Die Kommission hat die Minister über die Ergebnisse der ersten drei Verhandlungsrunden über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Brasilien unterrichtet, mit dem schrittweise eine weitere Marktöffnung herbeigeführt und die regulierungsbezogene Zusammenarbeit verstärkt werden soll. Bei den Verhandlungen, die auf der Grundlage des vom Rat (Verkehr) auf seiner vorigen Tagung im Oktober erteilten Mandats geführt werden, sind bereits wesentliche Fortschritte erzielt worden (siehe Pressemitteilung [14826/10](#), S. 9). Eine vierte Runde ist für den 7. bis 9. Dezember 2010 in Rio de Janeiro anberaumt.

Einheitlicher europäischer Luftraum: Leistungsziele

Die Kommission hat die Minister darauf aufmerksam gemacht, dass vor Ende dieses Jahres EU-weite Leistungsziele für Luftverkehrsdienste und Netzwerkfunktionen im Rahmen der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum vereinbart werden müssen, die den Mitgliedstaaten auf der kommenden Tagung des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Luftraum zur Annahme vorgelegt werden ([17246/10](#)).

Erhaltung der Mobilität von Personen und Gütern im Falle plötzlich auftretender Krisen im Verkehrsbereich

Die Kommission hat den Rat über Vorbereitungsarbeiten zur Erarbeitung konkreter Optionen informiert, mit denen sichergestellt werden soll, dass Personen und Güter im Falle plötzlich auftretender Krisen im Verkehrsbereich wirksam und rechtzeitig umgeleitet werden können. Auf der Grundlage der Lehren aus der Vulkanaschewolke, die im Frühjahr den europäischen Luftverkehr gelähmt hatte, hat die Kommission die wichtigsten zu überwindenden Hindernisse ermittelt, einschließlich eines mangelhaften Vorbereitungsstands, ineffizienter oder mangelhafter Koordinierung zwischen den Unternehmen, aber auch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten sowie ineffizientes Informationsmanagement ([16879/10](#)).

Der Rat (Verkehr) hat auf seiner außerordentlichen Tagung im Mai nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans hervorgehoben, dass ein vernetztes europäisches Verkehrssystem entwickelt werden muss, das im Notfall den Wechsel zu anderen Verkehrsträgern ermöglicht.

Kolloquium "Der Schienenverkehr vereinigt Europa"

Der Vorsitz hat die Minister über ein Kolloquium mit dem Titel "Der Schienenverkehr vereinigt Europa" unterrichtet, bei dem am 15. November 2010 in Lüttich Vertreter des europäischen Eisenbahnsektors zusammengekommen sind. Der Schwerpunkt lag dabei auf der wirtschaftlichen und technischen Interoperabilität im Eisenbahnsektor. Insbesondere wurde die Notwendigkeit betont, einen verbraucherorientierten Ansatz zu verfolgen, den Zugang neuer Dienstleistungserbringer zu erleichtern, die Transparenz zu erhöhen und den europäischen Rechtsrahmen zu verstärken. Außerdem wurde Unterstützung für sämtliche Initiativen zur Erhöhung der Eisenbahnkapazität geäußert.

Ministerkonferenz zu Umwelt- und Energiefragen im Verkehrsbereich (MEET 2)

Die italienische Delegation hat den Rat über die Ergebnisse der zweiten internationalen Ministerkonferenz zu Umwelt- und Energiefragen im Verkehrsbereich (MEET) unterrichtet ([16628/10](#)), bei der am 8. und 9. November 2010 in Rom Minister aus der ganzen Welt und Vertreter einschlägiger internationaler Organisationen Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und Luftverschmutzung durch den Verkehr bei gleichzeitiger Gewährleistung der Entwicklung durch Innovation und Zusammenarbeit erörterten. Sie einigten sich auf eine Reihe zu ergreifender Maßnahmen, einschließlich einer verstärkten Zusammenarbeit zur gemeinsamen Nutzung von Fachkenntnissen und zur Förderung der Entwicklung von technologischen Lösungen für den Verkehrssektor.

Europäisches Energieprogramm zur Konjunkturbelebung

Die Kommission hat ihren Sachstandsbericht zum Europäischen Energieprogramm zur Konjunkturbelebung vorgestellt ([16252/10](#)).

Initiative zur Entwicklung ökologischer Energie

Der Rat hat Erläuterungen der griechischen Delegation über die Tagung der Energieminister der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit im Schwarzmeerraum (12. Oktober 2010 in Nafplion) gehört ([16304/10](#)).

Konferenz der südosteuropäischen Länder über Energie: Energie ohne Grenzen – von einem nationalen zu einem regionalen Konzept

Die bulgarische Delegation hat den Rat über die obengenannte Konferenz unterrichtet, die am 30. November 2010 in Sofia stattgefunden hat ([16216/10](#)).

Nachhaltigkeitskriterien für Biomasse

Der Rat hat Informationen der portugiesischen Delegation zu dem vorgenannten Thema gehört ([17369/10](#)).

Bericht über den Entwicklungsstand der Roamingdienste in der EU

Der Rat hat den Bericht der Kommission über den Entwicklungsstand der Roamingdienste in der EU zur Kenntnis genommen ([11711/10](#)).

Forum für Internet-Verwaltung

Der Rat hat Informationen der Kommission und des Vorsitzes über die fünfte Tagung des Forums für Internet-Verwaltung vom 14. bis 17. September 2010 in Vilnius gehört ([16848/10](#)).

VERANSTALTUNG AM RANDE DER RATSTAGUNG

Am 3. Dezember fand am Rande der Ratstagung die Zeremonie zur Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Gründung der Offshore-Initiative der Nordseeländer statt. Die Vereinbarung wurde von zehn Ländern unterzeichnet: Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Schweden, Vereinigtes Königreich und Belgien.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**BINNENMARKT****Düngemittel**

Der Rat hat beschlossen, den Erlass einer Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2003/2003 zwecks Aufnahme neuer Düngemitteltypen in die Liste und die Anpassung an den technischen Fortschritt durch die Kommission nicht abzulehnen.

Der Verordnungsentwurf unterliegt dem Regelungsverfahren mit Kontrolle. Das bedeutet, dass die Kommission die Verordnung jetzt, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, erlassen kann, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

Kraftfahrzeuge – Typgenehmigung

Der Rat hat beschlossen, den Erlass der folgenden Verordnungen durch die Kommission nicht abzulehnen:

- Verordnung über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabriksschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen und Bauteilen für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit;
- Verordnung zur Änderung der Anhänge IV und VI der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen und Bauteilen für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie); und
- Verordnung zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger hinsichtlich der Spritzschutzsysteme.

Die Verordnungsentwürfe unterliegen dem Regelungsverfahren mit Kontrolle. Das bedeutet, dass die Kommission die Verordnungen jetzt, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, erlassen kann, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.