



047256/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 09/03/11

**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 12. November 2010 (22.11)  
(OR. en)**

**10324/10  
ADD 1**

**PV/CONS 26**

**ADDENDUM ZUM ENTWURF EINES PROTOKOLLS**

**Betr.: 3012. Tagung des Rates der Europäischen Union (ALLGEMEINE  
ANGELEGENHEITEN) vom 10. Mai 2010 in Brüssel**

**TAGESORDNUNGSPUNKTE**  
**MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN**<sup>1</sup>

**Seite**

**LISTE DER A-PUNKTE (Dok. 9352/10 PTS A 40)**

Punkt 1	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.....	3
---------	--	---

◦  
◦     ◦

---

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

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern**

– Annahme

a) des Standpunkts des Rates

b) der Begründung des Rates

6103/10 TRANS 26 TELECOM 15 IND 20 CODEC 86

+ ADD 1

+ ADD 1 REV 1 (mt)

+ REV 1 (fi)

9223/10 CODEC 374 TRANS 115 TELECOM 42 IND 57

+ ADD 1

+ ADD 1 COR 1

+ ADD 1 COR 2

Der Rat billigte seinen Standpunkt in erster Lesung gemäß Artikel 294 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Rechtsgrundlage: Artikel 91 AEUV).

**ERKLÄRUNGEN DER KOMMISSION**

**1. zu vorrangigen Maßnahmen bei der Einführung intelligenter Verkehrssysteme:**

"1. Artikel 6 Absatz 2 des Standpunkts des Rates in erster Lesung lautet wie folgt:

(2) Die Kommission bemüht sich, bis ... \*die Spezifikationen für eine oder mehrere der vorrangigen Maßnahmen zu erlassen.

Spätestens 12 Monate nach Erlass der Spezifikationen, die für eine vorrangige Maßnahme erforderlich sind, legt die Kommission, wenn angemessen, nach Durchführung einer Folgenabschätzung einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse, dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß Artikel 294 AEUV einen Vorschlag für die Einführung dieser vorrangigen Maßnahme vor.

2. Aufgrund der derzeit vorliegenden Informationen ist die Kommission der Auffassung, dass sich für die Annahme der erforderlichen Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen nach Artikel 3 folgender unverbindlicher Zeitplan in Erwägung ziehen ließe:

---

\* Bitte das Datum "30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie" einsetzen.

<b>Spezifikationen für die:</b>	<b>Nicht später als Ende:</b>
Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationendienste gemäß Artikel 3 Buchstabe a	2014
Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationendienste gemäß Artikel 3 Buchstabe b	2013
Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten, gemäß Artikel 3 Buchstabe c	2012
harmonisierte Einführung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung gemäß Artikel 3 Buchstabe d	2012
Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Buchstabe e	2012
Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Buchstabe f	2013

**Tabelle 1: Vorläufiger Zeitplan für die Annahme der Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen**

Bei diesem vorläufigen Zeitplan wird davon ausgegangen, dass sich das EP und der Rat in einer frühzeitigen zweiten Lesung Anfang 2010 über die IVS-Richtlinie einigen."

## **2. zur Haftung:**

"Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten können eine Reihe von Haftungsfragen aufwerfen, die die breite Vermarktung einiger IVS-Dienste erheblich behindern können. Die Behandlung dieser Fragen stellt eine der vorrangigen Maßnahmen dar, die die Kommission in ihrem IVS-Aktionsplan vorgeschlagen hat.

Unter Berücksichtigung der geltenden nationalen und gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Haftung und insbesondere der Richtlinie 1999/34/EG wird die Kommission die Entwicklung in den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten genau verfolgen. Falls erforderlich, wird sie gegebenenfalls Leitlinien für die Haftung, insbesondere eine Beschreibung der Pflichten der Akteure in Bezug auf die Umsetzung und Nutzung der IVS-Anwendungen und -Dienste, ausarbeiten."

### **3. zur Notifizierung delegierter Rechtsakte:**

"Die Europäische Kommission nimmt zur Kenntnis, dass das Europäische Parlament und der Rat außer in den Fällen, in denen der Gesetzgebungsakt ein Dringlichkeitsverfahren vorsieht, davon ausgehen, dass bei der Notifizierung delegierter Rechtsakte den Ferienzeiten der Organe (Winter, Sommer und Europawahlen) Rechnung getragen wird, um sicherzustellen, dass das Europäische Parlament und der Rat in der Lage sind, ihre Befugnisse innerhalb der in den einschlägigen Gesetzgebungsakten festgesetzten Fristen auszuüben, und ist bereit, dementsprechend zu handeln."

### **ERKLÄRUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER KOMMISSION**

#### **zu Artikel 290 AEUV**

"Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission erklären, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie unbeschadet des künftigen Standpunkts der Organe zur Umsetzung von Artikel 290 AEUV oder einzelnen Gesetzgebungsakten, die derartige Bestimmungen enthalten, gelten."

### **ERKLÄRUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS, DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK, MALTAS, POLENS UND PORTUGALS**

"Das Vereinigte Königreich, die Tschechische Republik, Malta, Polen und Portugal befürworten die Erleichterung der Einführung und Nutzung interoperabler intelligenter Verkehrssysteme über die Grenzen innerhalb der EU hinweg, wenn stichhaltige wirtschaftliche Argumente bei der Verfolgung politischer Ziele dafür sprechen. Die zielgerichtete Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme können einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrseffizienz, der Straßensicherheit, der Umweltleistung und der Wettbewerbsfähigkeit leisten. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip kommen die Entscheidungen über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme in ihrem Hoheitsgebiet den einzelnen Mitgliedstaaten zu. Das Vereinigte Königreich, die Tschechische Republik, Malta, Polen und Portugal gehen davon aus, dass diese Richtlinie diesem Recht in keiner Weise vorgeift, und werden dies in den Beratungen über etwaige künftige Vorschläge als ausschlaggebend betrachten."

## ERKLÄRUNG FRANKREICHS

"Frankreich steht und voll und ganz hinter dem Ziel der Einführung eines interoperablen bord-eigenen Notrufsystems ("eCall") auf Gemeinschaftsebene, mit dem Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit erzielt werden sollen.

Frankreich vertritt allerdings die Auffassung, dass vor allen Entscheidungen über die funktionellen und technischen Spezifikationen des eCall-Systems neue Folgenabschätzungen und Kosten-Nutzen-Analysen vorgenommen werden müssen.

Frankreich wünscht, dass die nationalen Experten an diesen Arbeiten gebührend beteiligt werden, da die Einführung eines eCall-Systems in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen würde.

Das als einheitliche Lösung von der Kommission vorgeschlagene paneuropäische eCall-System wurde vom Rat und vom Europäischen Parlament verworfen. Die von den beiden gesetzgebenden Organen angenommene Formulierung ermöglicht somit das Nebeneinander interoperabler Systeme, einschließlich der bestehenden Systeme, gemäß den Grundsätzen nach Anhang II der Richtlinie.

Frankreich bekräftigt seine ernststen Vorbehalte zum paneuropäischen eCall-System, da mit der gewählten Technik eine optimale Abdeckung des Gebiets der Europäischen Union nicht gewährleistet ist und die Kommission keine ausreichende Garantie gegeben hat, um der Gefahr einer Desorganisation der Notdienste der Mitgliedstaaten zu begegnen."

---