



050110/EU XXIV.GP
Eingelangt am 15/04/11

**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

DE

8395/11

(OR. en)

PRESSE 84
PR CO 20

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3080. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Brüssel, den 31. März 2011

Präsident

Pál Völner
Staatsminister für Infrastruktur

(Ungarn)

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRÜSSEL Tel.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

8395/11

1

DE

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

*Der Rat hat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zur Regelung des Zugangs zum **öffentlichen staatlichen Dienst** (PRS) verständigt, der von dem europäischen weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen ist; mit diesem Dienst soll die Dienstkontinuität für von staatlichen und weiteren autorisierten Stellen genutzte sensible Anwendungen gewährleistet werden.*

*Außerdem hat der Rat Schlussfolgerungen zur **Halbzeitüberprüfung** der europäischen Satelliten-navigationsprogramme **EGNOS** und **Galileo** angenommen und sein entschiedenes Eintreten für diese Programme bekräftigt, zugleich aber eine Eindämmung der damit verbundenen Kosten gefordert.*

*Des Weiteren haben die Minister den Sachstand hinsichtlich einer vorgeschlagenen Änderung der geltenden Verordnung über die **Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs** (EMSA) erörtert; nach dem Vorschlag sind eine Erweiterung der Aufgaben der EMSA und einige Änderungen ihrer Leitungsstruktur geplant.*

*Der Rat hat darüber hinaus seinen Standpunkt zum Beitritt der EU zum Protokoll von 2002 zum **Athenener Übereinkommen** von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See festgelegt. Die beiden Beschlussempfehlungen über den Beitritt werden nun dem Europäischen Parlament zur Zustimmung übermittelt.*

*Im Bereich des Luftverkehrs haben die Minister die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der **Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation** (ICAO) genehmigt; damit wird ein allgemeiner Rahmen für die verstärkte Zusammenarbeit geschaffen.*

*Ferner haben sie der Kommission das Mandat erteilt, Verhandlungen zur Änderung des **Luftverkehrsabkommens** mit der **Schweiz** aufzunehmen; Ziel ist es, Verkehrsrechte zwischen Orten in der Schweiz und zwischen Orten in einem EU-Mitgliedstaat einzubeziehen.*

INHALT¹

TEILNEHMER **5**

ERÖRTERTE PUNKTE

INTERMODALER VERKEHR	7
Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der vom Satellitennavigationssystem Galileo bereitgestellt wird	7
Halbzeitüberprüfung der europäischen Satellitennavigationsprogramme	8
SEEVERKEHR.....	10
Änderung der Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.....	10
Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See.....	11
LUFTVERKEHR.....	13
Kooperationsvereinbarung mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation	13
Verhandlungen mit der Schweiz zur Änderung des Luftverkehrsabkommens.....	13
SONSTIGES	14

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

– Abkommen über Luftverkehrsdienste mit Brasilien*.....	17
---	----

UMWELT

– Grenzwerte für die CO ₂ -Emissionen leichter Nutzfahrzeuge.....	17
– Persistente organische Schadstoffe.....	18
– Abfallbewirtschaftung	18

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.

BINNENMARKT

- Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen 19

LANDWIRTSCHAFT

- Leader-Konzept zur Entwicklung des ländlichen Raums – *Schlussfolgerungen des Rates* 20
- Internationaler Getreiderat 20
- Internationales Zucker-Übereinkommen 21
- Gesundheitsbezogene Angaben über Lebensmittel 21

ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT

- Spezielle Maßnahmen für Fidschi 22
- Vierte VN-Konferenz über die am wenigsten entwickelten Länder 22

AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

- Anpassung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens mit Turkmenistan 23
- Beschluss betreffend den Sonderbeauftragten der EU für Georgien 23
- Beteiligung der USA an Krisenbewältigungsoperationen der EU 24
- Antwortschreiben an eine Einrichtung, gegen die restriktive Maßnahmen (Côte d'Ivoire) verhängt worden sind 24

ALLGEMEINE ANGELEGENHEITEN

- Schutz von EU-Verschlussachen* 24

JUSTIZ UND INNERES

- Haager Übereinkommen von 2007 25

TRANSPARENZ

- Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten 26

TEILNEHMER

Belgien:

Etienne SCHOUUPPE

Staatssekretär für Mobilität, dem Premierminister beigeordnet

Bulgarien:

Kamen KITCHEV

Stellvertreter des Ministers für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation

Tschechische Republik:

Vít BÁRTA

Minister für Verkehr

Dänemark:

Hans Christian SCHMIDT

Minister für Verkehr

Deutschland:

Klaus-Dieter SCHEURLE

Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Estland:

Gert ANTSU

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr

Griechenland:

Dimitris REPPAS

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

Spanien:

Isaías TABOAS SUAREZ

Staatssekretär für Verkehr

Frankreich:

Philippe LEGLISE-COSTA

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Italien:

Altero MATTEOLI

Minister für Infrastruktur und Verkehr

Zypern:

Erato KOZAKOU-MARKOULLIS

Ministerin für Verkehr, Kommunikation und Energie

Lettland:

Uldis AUGULIS

Minister für Verkehr

Litauen:

Eligijus MASIULIS

Minister für Verkehr und Kommunikation

Luxemburg:

Claude WISELER

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

Ungarn:

Zoltán SCHVÁB

Staatssekretär, zuständig für Verkehr im Ministerium für nationale Entwicklung

Malta:

Patrick MIFSUD

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Niederlande:

Melanie SCHULTZ VAN HAEGEN

Ministerin für Infrastruktur und Umwelt

Österreich:

Doris BURES

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Polen:

Cezary GRABARCZYK

Minister für Infrastruktur

Portugal:

António MENDONÇA

Minister für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Kommunikation

Rumänien:

Anca Daniela BOAGIU

Ministerin für Verkehr und Infrastruktur

Slowenien:

Patrik VLAČIČ

Minister für Verkehr

Slowakei:

Jan FIGEL

Erster Stellvertretender Premierminister und Minister für Verkehr, Post und Telekommunikation

Finnland:

Maria RISLAKKI

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministerin für Infrastruktur

Vereinigtes Königreich:

Philip HAMMOND

Minister für Verkehr

Kommission:

Siim KALLAS

Vizepräsident

Antonio TAJANI

Vizepräsident

ERÖRTERTE PUNKTE

INTERMODALER VERKEHR

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

Die Verkehrsminister billigten eine allgemeine Ausrichtung zur Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst (PRS) sowie der Verwaltung des PRS, der von dem europäischen weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen ist (Dok. [7725/11](#)). 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.

Unter den Mitgliedstaaten herrschte zwar Einigkeit über den Beschlussentwurf, die Kommission machte jedoch geltend, dass die Änderungen an ihrem ursprünglichen Vorschlag (Dok. [14701/10](#)) für sie noch einige Probleme aus institutioneller Sicht aufwerfen würden; zugleich zeigte sie sich zuversichtlich, dass im Rahmen der künftigen Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament, dessen Zustimmung ebenfalls eingeholt werden muss und das seinen Standpunkt zu dem Vorschlag noch nicht festgelegt hat, Lösungen gefunden werden könnten. Ziel des Rates ist es, in erster Lesung zu einer Einigung mit dem Parlament zu gelangen.

Mehrere Mitgliedstaaten wiesen auf die Bedeutung der Sicherheitsaspekte des PRS hin und forderten die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Experten aus den Mitgliedstaaten umfassend in die Entscheidungen im Zusammenhang mit dem PRS einbezogen werden.

Die vollständige Aufzeichnung der Aussprache kann unter folgender Adresse abgerufen werden:
<http://video.consilium.europa.eu/index.php?pl=2&sessionno=3370&lang=EN>

Der Beschlussentwurf sieht folgende Eckpunkte vor:

- Die Mitgliedstaaten, der Rat, die Kommission und der Europäische Auswärtige Dienst haben weltweit unbeschränkten und kontinuierlichen Zugang zum PRS. Sie entscheiden nach eigenem Ermessen über die Nutzung des PRS in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, und es liegt auch bei ihnen, Benutzer zu autorisieren und festzulegen, für welche Anwendungen der PRS genutzt werden darf.
- Mitgliedstaaten, die den PRS nutzen wollen oder PRS-Empfänger herstellen, 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.

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.

Halbzeitüberprüfung der europäischen Satellitennavigationsprogramme

In den von ihm angenommenen Schlussfolgerungen bekräftigte der Rat sein entschiedenes Eintreten für die europäischen Satellitennavigationsprogramme, forderte aber zugleich eine Eindämmung der damit verbundenen Kosten. Die Schlussfolgerungen sind eine Reaktion auf den Bericht der Kommission (Dok. [5530/11](#)) über die Halbzeitüberprüfung des EGNOS-Programms, das bereits den Betrieb aufgenommen hat, und des Galileo-Programms, das sich noch in der Entwicklungsphase befindet und dessen erste Dienste 2014/2015 den Betrieb aufnehmen sollen.

In einem Gedankenaustausch hoben die Minister die wichtigsten Elemente der Schlussfolgerungen hervor. Als Reaktion auf Bedenken der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Kosten erklärte die Kommission, dass sie eine genauere Kostenschätzung vorlegen könne, sobald die letzten beiden Verträge über die Errichtung von Galileo unterzeichnet seien, d.h. vor dem Sommer.

In den Schlussfolgerungen des Rates wird hervorgehoben, welche strategische und wirtschaftliche Bedeutung die Programme haben, mit denen Folgendes erreicht werden soll: Sicherstellung der Unabhängigkeit der EU auf diesem Gebiet, Etablierung der EU als einer der führenden Akteure im globalen Markt für Weltraumtechnologie und Anschub weiterer wirtschaftlicher Tätigkeiten, insbesondere durch die Entwicklung von Anwendungen für die von den Programmen gebotenen Möglichkeiten.

Gleichzeitig ersucht der Rat die Kommission, genauere Angaben zu den Annahmen und Berechnungen vorzulegen, auf denen die Schätzung des zusätzlichen Finanzbedarfs (1,9 Mrd. EUR für den Zeitraum 2014-2020) für die Fertigstellung der Galileo-Infrastruktur beruht, und mögliche Wege für Kosteneinsparungen zu sondieren. Der Rat betont, dass weitere Mehrkosten vermieden werden müssen. In Erwartung des Vorschlags der Kommission für die Finanzierung der Programme innerhalb des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens, der ab 2014 gilt, vertritt der Rat die Auffassung, dass die Programme angesichts der Art des Projektes weiterhin aus dem EU-Haushalt finanziert werden sollten.

In den Schlussfolgerungen wird außerdem betont, dass es äußerst wichtig ist, den Zeitplan für die Bereitstellung der ersten Dienste (2014/2015) einzuhalten, um bei Anwendern und bei der Industrie Vertrauen in die Programme zu schaffen. Internationale Zusammenarbeit ist weiterhin erforderlich, um Fragen der Kompatibilität und Interoperabilität des EU-Systems mit den Systemen anderer Länder zu klären. Außerdem ist es wichtig, weitere Überlegungen über die künftige Lenkung der Programme anzustellen.

Der vollständige Wortlaut der Schlussfolgerungen ist in Dokument [7960/11](#) enthalten.

Das EGNOS-Programm, mit dem die Genauigkeit ziviler GPS-Dienste verbessert wird, hat seinen Betrieb am 1. Oktober 2009 aufgenommen und kann nun sowohl als offener Dienst als auch als sicherheitskritischer Dienst für den Luftverkehr genutzt werden. Was das Galileo-Programm anbelangt, so befinden sich zwei Testsatelliten bereits in der Umlaufbahn, um die Technik und sichere Frequenzen zu testen; die ersten vier Satelliten des künftigen Systems werden 2011-2012 gestartet. Die ersten Dienste sollen 2014 auf der Grundlage von 18 Satelliten bereitgestellt werden. Das System ist voll einsatzbereit, wenn alle 30 Satelliten an Ort und Stelle sind; dies sollte 2019/2020 erreicht werden.

SEEVERKEHR

Änderung der Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs

Der Rat erörterte den Sachstand hinsichtlich einer vorgeschlagenen Änderung der geltenden Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA); nach dem Vorschlag sind zum einen eine Erweiterung der Aufgaben der EMSA und zum anderen einige Änderungen ihrer Leitungsstruktur geplant (Sachstandsbericht: [7644/11](#)).

Die überwiegende Mehrheit der Delegationen kann eine begrenzte **Erweiterung** grundsätzlich akzeptieren; diese Delegationen betonten jedoch, dass neue Aufgaben nur eingeführt werden sollten, wenn der Zusatznutzen offensichtlich ist, und dass Überschneidungen mit Tätigkeiten, die bereits von nationalen Verwaltungen oder anderen EU-Einrichtungen durchgeführt werden, vermieden werden müssen. Zahlreiche Mitgliedstaaten betonten auch, dass sich die Agentur in erster Linie auf ihr Kerngeschäft, d.h. die Sicherheit des Seeverkehrs, konzentrieren sollte. Bedenken gab es auch hinsichtlich möglicher Auswirkungen einer Erweiterung auf den Haushalt; einige Mitgliedstaaten sind der Auffassung, dass neue Aufgaben mit den vorhandenen Mitteln der Agentur finanziert werden müssen und dass keine neuen Stellen in der Agentur geschaffen werden dürfen.

Was die Ausweitung der Zuständigkeit der EMSA auf ein Einschreiten im Falle einer Umweltverschmutzung durch Erdöl- und Erdgasanlagen – und nicht nur durch Schiffe wie nach der geltenden Verordnung – anbelangt, so wiesen einige Delegationen darauf hin, dass die EMSA in diesen Fällen nur auf Ersuchen des betreffenden Mitgliedstaats einschreiten sollte.

Zu den weiteren neuen Aufgaben, die die Kommission vorgeschlagen hat, zählen die verstärkte Zusammenarbeit mit Nachbarländern und die engere Einbindung der EMSA in die Meeresforschung der EU, eine stärkere Rolle beim Aufbau eines EU-Netzes für die Meeresüberwachung und Beiträge zu anderen Politikfeldern der EU, die mit ihrem Sachgebiet zusammenhängen, beispielsweise Meeresautobahnen oder der europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen.

Was die **Leitung** der EMSA anbelangt, so soll nach dem Vorschlag der Kommission insbesondere die Rolle der verschiedenen Akteure bei der Organisation der von der EMSA durchgeführten Besichtigungen und Inspektionen klarer definiert werden, um Interessenkonflikte zu vermeiden. Zahlreiche Mitgliedstaaten äußerten jedoch Kritik, da sie eine Verlagerung von Zuständigkeiten vom Verwaltungsrat der Agentur, in dem die Mitgliedstaaten vertreten sind, auf den Exekutivdirektor und die Kommission befürchten. Einige Delegationen ziehen es vor, die derzeitige Leitungsstruktur beizubehalten, während mehrere Mitgliedstaaten eine Anpassung unterstützen, sofern die Zuständigkeit des Verwaltungsrats der Agentur uneingeschränkt gewahrt bleibt, damit sichergestellt ist, dass die Mitgliedstaaten an der Beschlussfassung der EMSA beteiligt sind, insbesondere wenn es um das Verfahren für die Ernennung des Exekutivdirektors geht.

Die vollständige Aufzeichnung der Aussprache kann unter folgender Adresse abgerufen werden:
<http://video.consilium.europa.eu/index.php?pl=2&sessionno=3370&lang=EN>

Die EMSA wurde als Reaktion auf die Ölpest nach dem Unfall des Öltankers "Erika" im Jahr 1999 errichtet und hat ihre Arbeit 2003 aufgenommen; sie unterstützt die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Gewährleistung der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und bei der Verhinderung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, wozu auch die Überwachung und Bewertung der Umsetzung des einschlägigen EU-Rechts gehört.

Die Änderungen der Aufgaben der Agentur, wie sie von der Kommission vorgeschlagen wurden ([15717/10](#)), ergeben sich hauptsächlich aus der Umsetzung des im April 2009 angenommenen sogenannten "Dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit", das acht Gesetzgebungsakte umfasst.

Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See

Der Rat legte seinen Standpunkt (Dok. [8493/11](#)) hinsichtlich des vorgeschlagenen Beitritts der Europäischen Union zum Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See fest; dabei geht es um Haftungs- und Versicherungsfragen sowie damit zusammenhängende rechtliche Aspekte. Die Minister verständigten sich auf zwei Beschlussempfehlungen über den Beitritt, die vom Rat förmlich angenommen werden, sobald das Europäische Parlament seine Zustimmung erteilt hat.

Das Protokoll wird erst dann in Kraft treten, wenn es von einer bestimmten Anzahl von Unterzeichnern ratifiziert worden ist; es bringt Verbesserungen hinsichtlich des Rechts der Reisenden auf Entschädigung, indem es insbesondere eine verschuldensunabhängige Haftung des Beförderers vorschreibt und eine Versicherungspflicht mit dem Recht umfasst, die Versicherer bis zu festgelegten Höchstgrenzen unmittelbar in Anspruch zu nehmen. Außerdem enthält es Bestimmungen über die gerichtliche Zuständigkeit sowie über die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen.

Die meisten Bestimmungen des Athener Protokolls sind durch die Verordnung Nr. 392/2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See in das EU-Recht übernommen worden; diese Verordnung gilt spätestens ab 2013. Was die genannten Bestimmungen betrifft, so fällt der Beitritt zum Protokoll in die Zuständigkeit der Union. In Bezug auf eine Reihe von Bestimmungen des Protokolls behalten allerdings die Mitgliedstaaten ihre Zuständigkeit; dies betrifft zum Beispiel die Möglichkeit, höhere Haftungshöchstbeträge als im Protokoll vorgesehen festzulegen. Somit müssen auch die einzelnen Mitgliedstaaten dem Protokoll beitreten, damit dieses uneingeschränkt¹ angewandt wird und in der gesamten EU ein einheitlicher Rechtsrahmen gilt.

¹ Was allerdings die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen anbelangt, so wird die EU auch weiterhin ihre internen Vorschriften – oder die Bestimmungen der Übereinkommen von Lugano, falls es um die Beziehungen zu Vertragsparteien dieser Übereinkommen geht – anwenden. Dies steht im Einklang mit dem Athener Protokoll, da durch die EU-Vorschriften und die Übereinkommen von Lugano sichergestellt wird, dass Gerichtsurteile mindestens in gleichem Umfang anerkannt und vollstreckt werden wie nach dem Protokoll.

Wünschenswert ist, dass das Protokoll nicht später zur Anwendung kommt als die Verordnung, damit ein rechtliches Vakuum vermieden wird. Deshalb ist es wichtig, dass sowohl die EU als auch die Mitgliedstaaten zügig beitreten, damit die für das Inkrafttreten des Protokolls erforderliche Zahl der Ratifizierungen rechtzeitig erreicht wird und es ab 2013 angewandt werden kann. Den Beschlusseentwürfen zufolge sollten die Mitgliedstaaten nach Möglichkeit genau wie die Union bis zum 31. Dezember 2011 dem Protokoll beitreten.

In Anbetracht der in dem Protokoll enthaltenen Bestimmungen über die gerichtliche Zuständigkeit sowie über die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen entschied sich der Rat aus juristischen Gründen dafür, zwei getrennte Beschlüsse über den Beitritt zu erlassen: Der eine betrifft den verkehrsbezogenen Teil des Protokolls und hat die verkehrspolitischen Bestimmungen des Vertrags von Lissabon zur Rechtsgrundlage, während sich der andere auf den zivilrechtlichen Teil bezieht und sich auf die im Vertrag festgelegten Bestimmungen zur justiziellen Zusammenarbeit in Zivilsachen als Rechtsgrundlage stützt. Diese Aufteilung entsprechend der Rechtsgrundlage ist der speziellen Position Dänemarks, Irlands und des Vereinigten Königreichs geschuldet, die nicht bzw. nicht automatisch an der justiziellen Zusammenarbeit gemäß dem Vertrag von Lissabon teilnehmen. Im vorliegenden Fall werden allerdings Irland und das Vereinigte Königreich an den EU-Beschluss gebunden sein, da die EU-Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit sowie über die Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsurteilen bereits für sie gelten. Dänemark hingegen wird nur im Hinblick auf zivilrechtliche Angelegenheiten als Vertragspartei des Protokolls gebunden sein. Was den Beschluss über die verkehrspolitischen Aspekte angeht, so wird er automatisch für alle EU-Mitgliedstaaten gelten.

LUFTVERKEHR

Kooperationsvereinbarung mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung einer Kooperationsvereinbarung mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO); damit wird ein Rahmen für die verstärkte Zusammenarbeit in den Bereichen Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement und Umweltschutz geschaffen (Dok. [7702/11](#)).

Neben regelmäßigem Dialog, Konsultationen, dem Austausch von Informationen und Fachwissen sowie der Teilnahme an Audit- und Inspektionsprogrammen soll die Zusammenarbeit einen Finanzbeitrag der EU zu bestimmten Tätigkeiten der ICAO und die Entsendung von Experten zum ICAO-Sekretariat umfassen. Außerdem ermöglicht die Vereinbarung die Bündelung und Koordinierung der Unterstützung durch die EU.

Eine enge Zusammenarbeit mit der ICAO ist besonders wichtig, da die von dieser VN-Sonderorganisation beschlossenen Standards und Anforderungen auch die Grundlage für EU-Rechtsvorschriften bilden.

Die Kooperationsvereinbarung ist das Ergebnis der Verhandlungen, die die Kommission gemäß einem Mandat des Rates vom Dezember 2009 geführt hat. Ihre vorläufige Anwendung erfolgt ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung, die für Anfang Mai vorgesehen ist.

Verhandlungen mit der Schweiz zur Änderung des Luftverkehrsabkommens

Der Rat ermächtigte die Kommission, Verhandlungen zur Änderung des Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz aufzunehmen; Ziel ist es, Verkehrsrechte zwischen Orten in der Schweiz und zwischen Orten in einem EU-Mitgliedstaat einzubeziehen.

Dem 2002 geschlossenen Abkommen zufolge erhielten Luftfahrtunternehmen aus der EU und aus der Schweiz Verkehrsrechte zwischen jedwem Ort in der Schweiz und jedwem Ort in der EU; außerdem wurden Luftfahrtunternehmen aus der Schweiz Verkehrsrechte zwischen Orten in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten gewährt. Das Abkommen sah des Weiteren künftige Verhandlungen über eine eventuelle Ausweitung der Verkehrsrechte vor, so wie sie jetzt in Erwägung gezogen wird.

Ein erfolgreicher Abschluss der Verhandlungen setzt voraus, dass das bestehende einschlägige EU-Recht vollständig in das Abkommen einbezogen wird.

SONSTIGES

Weißbuch zur Verkehrspolitik

Der Rat hörte den Erläuterungen der Kommission zu ihrem unlängst veröffentlichten Verkehrs-weißbuch; sie umreißt darin einen Fahrplan für ein ressourcenschonendes und wettbewerbsorientiertes Verkehrssystem, durch das EU-weite Mobilität gewährleistet, Hindernisse für den Verkehrsinnenmarkt abgebaut, Europas Ölabhängigkeit verringert und umweltfreundlichere Mobilitätsmuster gefördert werden sollen, so dass die CO₂-Emissionen bis 2050 um 60 % reduziert werden können (Dok. [8333/11](#) + [ADD 1, 2](#) und [3](#)).

Die Verkehrsminister werden sich auf ihrer Tagung im Juni eingehend mit dem Weißbuch befassen.

Informelle Ministertagung zum transeuropäischen Verkehrsnetz

Der Vorsitz informierte den Rat über die Ergebnisse der informellen Tagung der Verkehrsminister zur Zukunft des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), die am 7. und 8. Februar 2011 in Budapest stattfand (siehe auch Schlussfolgerungen des Vorsitzes in Dok. [6430/11](#)). Auf der Tagung sprachen sich die Minister dafür aus, ein umfassendes Gesamtnetz aufzubauen, die Anstrengungen dabei jedoch auf ein strategisch besonders wichtiges Kernnetz zu konzentrieren, so wie dies die Kommission mit ihrer Zwei-Ebenen-Struktur vorgeschlagen hatte. Allerdings wurde auch betont, dass die Verkehrsinfrastruktur in weniger entwickelten Regionen verbessert werden muss. Es wird erwartet, dass die Kommission bis Mitte 2011 einen Vorschlag für neue TEN-V-Leitlinien vorlegt.

Folgemaßnahmen zur Vulkanaschekrise und Lage nach dem Nuklearunfall in Japan

Zunächst informierte die Kommission den Rat über die Auswirkungen des Nuklearunfalls in Japan auf den Luft- und Schiffsverkehr. Gegenwärtig sind Luftraum und Häfen geöffnet, und für den internationalen Verkehr bestehen keine gesundheitlichen Risiken. Die Kommission wird die Lage weiterhin genau verfolgen. Sie wies außerdem darauf hin, wie wichtig ein koordiniertes Herangehen der EU ist.

Danach informierte die Kommission den Rat über die Folgemaßnahmen zur Vulkanaschekrise des vergangenen Jahres und zum breiteren Krisenmanagement (Dok. [8192/11](#)). Im Einklang mit den Schlussfolgerungen, die die Verkehrsminister auf ihrer Sondertagung am 4. Mai 2010 ([6269/10](#)) angenommen haben, hat die Kommission insbesondere die nachstehenden Vorhaben in Angriff genommen und wird sie weiter voranbringen: Entwicklung von Methoden für Risikoabschätzung und -management mit Schwerpunkt auf der Risikobegrenzung für Flüge in aschbelastetem Luftraum; Festlegung und Standardisierung der Lufttüchtigkeitsangaben, die von Triebwerksherstellern zu liefern sind; beschleunigte Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums sowie Ermittlung und Bewertung struktureller Maßnahmen, durch die ein belastbares vernetztes europäisches Verkehrssystem gefördert werden kann.

Ratifizierung von Luftverkehrsabkommen durch die Mitgliedstaaten

Die Kommission unterrichtete den Rat über den Stand der Ratifizierung von seitens der EU geschlossenen Luftverkehrsabkommen durch die Mitgliedstaaten. Die Kommission appellierte nachdrücklich an die Mitgliedstaaten, ihre internen Ratifizierungsverfahren abzuschließen und etwaige Gründe für Verzögerungen zu beheben ([8193/11](#)).

Konferenz über den einheitlichen europäischen Luftraum in Budapest

Der Vorsitz unterrichtete den Rat über die Ergebnisse einer hochrangigen Konferenz zu Maßnahmen zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES), die am 3./4. März 2011 in Budapest stattfand ([7495/1/11](#)).

Auf der Konferenz, die gemeinsam von der Kommission und Ungarn veranstaltet wurde und an der etwa 300 Personen aus der EU und aus Nicht-EU-Staaten teilnahmen, wurden insbesondere Sofortmaßnahmen zur Verhinderung und Abschwächung der für den Sommer erwarteten Verspätungen im Flugverkehr erörtert. In diesem Zusammenhang wurde es als dringlich erachtet, dass der Verwalter des Zentralnetzes seine Arbeit aufnimmt. Außerdem wurde auf der Konferenz besonders darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten das SES-Leistungssystem und die funktionalen Luftraumblöcke wirksam anwenden müssen und dass es wichtig ist, den Einsatz der SESAR-Technologien (SESAR = SES-Forschung auf dem Gebiet der Flugverkehrsmanagementsysteme) vorzubereiten.

Jüngste Entwicklungen bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums

Die Kommission unterrichtete den Rat über die jüngsten Entwicklungen bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums ([8187/11](#)), insbesondere über den Sachstand bei Fragen, die auf der genannten SES-Konferenz in Budapest zur Sprache gebracht wurden. Hinsichtlich der befürchteten Verspätungen im Flugverkehr im nächsten Sommer hob die Kommission auch die zentrale Rolle des künftigen Netzverwalters, der bis Juni benannt werden muss, hervor. Die Kommission wird dem Rat auf seiner Juni-Tagung über diese Frage Bericht erstatten.

Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Brasilien

Die Kommission unterrichtete den Rat über den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit Brasilien über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen ([8194/11](#)). Das Abkommen, das am 17. März 2011 paraphiert wurde, sieht die schrittweise Öffnung des Marktzugangs und auch eine verstärkte regulierungsbezogene Zusammenarbeit insbesondere im Hinblick auf eine Begrenzung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs vor. Das Abkommen wird voraussichtlich auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 16. Juni 2011 in Luxemburg unterzeichnet.

Fortschritte bei den Beratungen über die Sicherheit der Luftfracht

Die britische Delegation unterstrich, wie wichtig es ist, rasch Fortschritte bei der Umsetzung des EU-Aktionsplans zur Verbesserung der Sicherheit von Luftfracht zu erzielen, wie in den sowohl vom Rat (Verkehr) als auch vom Rat (JI) im Dezember 2010 angenommenen Schlussfolgerungen zu diesem Thema gefordert wird (Informatorischer Vermerk der britischen Delegation: Dokument [8161/11](#)). Die Kommission kündigte an, sie werde dem Rat (Verkehr) im Juni 2011 einen Fortschrittsbericht über die laufenden Arbeiten unterbreiten.

Verkehrsfragen und die bevorstehende Überprüfung der europäischen Rechtsvorschriften zur Luftqualität

Die britische Delegation, der sich die italienische Delegation anschloss, machte den Rat darauf aufmerksam, dass geeignete Optionen für die Minderung der Luftverschmutzung und der CO₂-Emissionen durch den Verkehrssektor im Zusammenhang mit der für 2013 anberaumten und bereits in Vorbereitung befindlichen umfassenden Überprüfung der europäischen Rechtsvorschriften zur Luftqualität ermittelt werden müssen (siehe Kommissionsdokument [7805/11](#)). Das Vereinigte Königreich und Italien wiesen insbesondere auf das Fehlen einer wirksamen Kontrolle der NO_x-Emissionen von Diesel-Fahrzeugen im Stadtverkehr hin ([8242/11](#)).

Treibhausgasemissionen durch den Schiffsverkehr

Der Rat nahm Informationen der Kommission zum Sachstand in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) bezüglich der Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Schiffsverkehr zur Kenntnis ([8238/11](#)). Die Kommission hob hervor, dass einerseits in der IMO ein positives Abstimmungsergebnis über einen Energieeffizienzindex für neu konstruierte Schiffe erzielt werden muss und andererseits Fortschritte bei marktgestützten Maßnahmen anzustreben sind, wie z.B. einem Emissionshandelssystem für Schiffe und einem Treibhausgasfonds, die allerdings insbesondere von Entwicklungsländern noch immer abgelehnt werden.

Weltverkehrsforum

Die spanische Delegation informierte den Rat über das vierte jährliche Gipfeltreffen des Weltverkehrsforums (ITF), das vom 25. bis 27. Mai 2011 in Leipzig stattfinden wird. Spanien hat in diesem Jahr den jährlich wechselnden Vorsitz dieser zwischenstaatlichen Organisation mit 52 Mitgliedsländern inne, die eine Plattform für Diskussionen über jüngste Entwicklungen und die Zukunft des Verkehrssektors bietet. Das Gipfeltreffen von 2011 wird sich unter dem Motto "Verkehr und Gesellschaft" überwiegend damit befassen, wie der Verkehr den Bürgern und der Gesellschaft besser dienen kann und wie alle Verkehrsträger zu einem nachhaltigen Wachstum beitragen können.

Die zyprische Delegation, der sich die griechische Delegation anschloss, machte den Rat auf die Tatsache aufmerksam, dass die Türkei nach wie vor den Beitritt Zyperns zum Forum blockiert. Zypern rief die EU-Partner auf, Solidarität zu zeigen und Schritte zur Behebung dieser Situation zu ergreifen.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

Abkommen über Luftverkehrsdienste mit Brasilien*

Der Rat genehmigte den Abschluss eines Abkommens über Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Brasilien ([12922/5/09](#) + [COR 1](#), [13988/10](#) und [7835/11](#)), nachdem das Europäische Parlament seine Zustimmung erteilt hatte.

Das Abkommen, das im Juli 2010 unterzeichnet wurde, ersetzt oder ergänzt die bestehenden bilateralen Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Brasilien und bringt diese Abkommen mit dem EU-Recht in Einklang, insbesondere hinsichtlich des nicht diskriminierenden Zugangs aller Luftfahrtunternehmen aus der EU zu Flugstrecken zwischen der EU und Brasilien, der Besteuerung von Flugkraftstoff und der Wettbewerbsregeln.

UMWELT

Grenzwerte für die CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge

Der Rat billigte die ersten CO₂-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge in der EU ([4/11](#) + [COR 1](#) + [COR 4](#)). Mit der Verordnung wird für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von in der EU zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen ein Grenzwert von 175g CO₂/km eingeführt. Dieses Ziel gilt für kleine Nutzfahrzeuge mit durchschnittlicher Masse; für die einzelnen Fahrzeuge werden entsprechend ihrem Gewicht spezielle Ziele gelten. Das Ziel wird ab 2014 bis 2017 schrittweise eingeführt: 2014 müssen 70 % der Neuwagenflotte jedes Herstellers die Grenzwerte einhalten, 2015 dann 75 % und 2016 80 %. Ab 2017 muss die gesamte Flotte jedes Herstellers die Grenzwerte einhalten.

Nähere Einzelheiten finden Sie in der Pressemitteilung [8406/11](#).

Persistente organische Schadstoffe

Der Rat legte den Standpunkt fest, der im Namen der Europäischen Union auf der fünften Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Stockholmer Übereinkommens über persistente organische Schadstoffe zu vertreten ist. Die EU ist bereit, die Aufnahme von Endosulfan in Anlage A des Übereinkommens zu unterstützen (7094/11).

Der Rat nahm ferner Vorschläge der EU und ihrer Mitgliedstaaten für Änderungen am Stockholmer Übereinkommen an (7071/11). Er ermächtigte die Kommission vorzuschlagen, dass folgende Chemikalien in Anlage A und/oder Anlage C aufgenommen werden:

- Hexachlorbutadien (CAS-Nr. 87-68-3),
- Pentachlorphenol (CAS-Nr. 87-86-5),
- chlorierte Naphthaline (eine Gruppe von 75 chlorierten, ein bis acht Chloratome enthaltenden Naphthalinen).

Abfallbewirtschaftung

Der Rat nahm den Entwurf einer Verordnung mit Kriterien an, nach denen festgelegt wird, wann bestimmte Arten von Schrott nicht mehr als Abfall anzusehen sind. Diese Kriterien betreffen Eisen-, Stahl- und Aluminiumschrott. Derartiger Schrott sollte für die Metallerzeugung wiederverwertet werden, sofern er hinreichend rein ist, den technischen Anforderungen der metallerzeugenden Industrie entspricht und keine schädlichen Umwelt- oder Gesundheitsfolgen hat. Die Ausarbeitung solcher Abfallende-Kriterien wurde im EU-Rechtsrahmen für Abfälle (Richtlinie 2008/98/EG) gefordert.

Der Verordnungsentwurf war von der Kommission zunächst einem Regelungsausschuss vorgelegt worden, der jedoch keine Stellungnahme abgab. Der Rat hat dann denselben Text dem Europäischen Parlament übermittelt. Da das Parlament keine Einwände erhob, hat der Rat die Verordnung nun endgültig angenommen.

BINNENMARKT

Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

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

- Verordnung zur Änderung des Anhangs der Verordnung Nr. 631/2009 mit Durchführungsbestimmungen für Anhang I der Verordnung Nr. 78/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Schutzes von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern,
- Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern hinsichtlich der Montage von Reifen und zur Durchführung der Verordnung Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit und
- Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 661/2009 bezüglich der Aufnahme bestimmter Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

Die Verordnungsentwürfe der Kommission unterliegen dem Regelungsverfahren mit Kontrolle. Demzufolge kann die Kommission nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, die Verordnungen erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände geltend macht.

LANDWIRTSCHAFT

Leader-Konzept zur Entwicklung des ländlichen Raums – *Schlussfolgerungen des Rates*

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zum Sonderbericht Nr. 5/2010 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel "Umsetzung des Leader-Konzepts zur Entwicklung des ländlichen Raums" an ([7822/11](#)).

Internationaler Getreiderat

Der Rat nahm einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts an, der im Namen der EU im Internationalen Getreiderat in Bezug auf die Verlängerung des Getreidehandels-Übereinkommens von 1995 zu vertreten ist ([5489/11](#)).

Das Getreidehandels-Übereinkommen von 1995 ist am 1. Juli 1995 in Kraft getreten und wurde seitdem regelmäßig verlängert; es ist noch bis zum 30. Juli 2011 in Kraft. Eine weitere Verlängerung dieses Übereinkommens um bis zu zwei Jahre bedeutet, dass sich auch der EU-Beitrag zum Verwaltungshaushalt des Internationalen Getreidehandels-Übereinkommens verlängert, der sowohl für das Getreidehandels-Übereinkommen als auch für das Nahrungsmittelhilfe-Übereinkommen von 1999 bereitgestellt wird.

Die Ziele dieses Übereinkommens bestehen darin,

- die internationale Zusammenarbeit in allen Aspekten des Handels mit Getreide zu fördern, insbesondere soweit diese die Lage des Nahrungsgesetzes berühren;
- im Interesse aller Mitglieder, insbesondere der Entwicklungsländer darunter, die Ausweitung des internationalen Getreidehandels zu fördern und hierbei einen möglichst freien Handelsverkehr zu sichern, einschließlich der Beseitigung von Handelshemmnissen sowie unlauteren und diskriminierenden Praktiken;
- im Interesse aller Mitglieder möglichst weitgehend zur Stabilität der internationalen Getreidemärkte beizutragen, die Sicherheit der Versorgung der Welt mit Nahrungsmitteln zu erhöhen und zur Entwicklung der Länder beizutragen, deren Wirtschaft in hohem Maß von kommerziellen Getreideverkäufen abhängt, und
- ein Forum für den Informationsaustausch und die Beratungen über die Besorgnisse der Mitglieder bezüglich des Getreidehandels zu schaffen.

Zweck des jetzigen Beschlusses ist, dass der Rat die Kommission ermächtigt, im Internationalen Getreiderat im Namen der Union für die Verlängerung des Getreidehandels-Übereinkommens bis 30. Juni 2013 zu stimmen.

Internationales Zucker-Übereinkommen

Der Rat nahm einen Beschluss zur Festlegung des Standpunkts an, der im Namen der EU im Internationalen Zuckerrat in Bezug auf die Verlängerung des Internationalen Zucker-Übereinkommens von 1992 zu vertreten ist ([5481/11](#)).

Das Internationale Zucker-Übereinkommen von 1992 wurde von der EU geschlossen und ist am 1. Januar 1993 in Kraft getreten. Seitdem wurde es regelmäßig verlängert und ist noch bis zum 31. Dezember 2011 in Kraft. Eine weitere Verlängerung dieses Übereinkommens um bis zu zwei Jahre bedeutet auch die Verlängerung des EU-Beitrags zu seinem Verwaltungshaushalt.

Der Internationale Zuckerrat wurde 1937 geschaffen und sollte sich ursprünglich mit Problemen im Zusammenhang mit Zucker-Überschüssen und der Verteilung von Zucker durch die Internationale Zucker-Organisation befassen. Diese Organisation soll eine verstärkte internationale Zusammenarbeit bei weltweiten Fragen im Zusammenhang mit Zucker sicherstellen und ein Forum für zwischenstaatliche Konsultationen über Zucker bilden, um die globale Zuckerwirtschaft zu verbessern und den Handel durch die Sammlung und Bereitstellung von Informationen über Zucker weltweit zu erleichtern.

Zweck des jetzigen Beschlusses ist, dass der Rat die Kommission ermächtigt, im Internationalen Zuckerrat im Namen der Union für die Verlängerung des Internationalen Zucker-Übereinkommens bis 31. Dezember 2013 zu stimmen.

Gesundheitsbezogene Angaben über Lebensmittel

Der Rat beschloss, den Erlass einer Verordnung der Kommission über die Zulassung bzw. Nicht-zulassung bestimmter gesundheitsbezogener Angaben über Lebensmittel betreffend die Entwicklung und die Gesundheit von Kindern ([5610/11](#)) nicht abzulehnen.

Auf den Entwurf der Kommissionsverordnung ist das Regelungsverfahren mit Kontrolle anzuwenden. Dies bedeutet, dass die Kommission den Rechtsakt jetzt, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, erlassen kann, sofern das Europäische Parlament keine Einwände geltend macht.

ENTWICKLUNGSZUSAMMENARBEIT

Spezielle Maßnahmen für Fidschi

Der Rat verlängerte die entsprechenden Maßnahmen für die Fidschi-Inseln bis zum 31. Oktober 2011, um das Land hinsichtlich der Rückkehr zur Demokratie, der Achtung der Menschenrechte und der Rechtsstaatlichkeit zu unterstützen ([7162/11](#)).

Die Maßnahmen wurde ursprünglich am 1. Oktober 2007 als Abschluss von Konsultationen nach Artikel 96 des Cotonou-Abkommens angenommen. Sie waren eine Folge der Machtübernahme durch das Militär in Fidschi am 5. Dezember 2006, die nach Auffassung der EU eine Verletzung der Demokratie und der Rechtsstaatlichkeit – beides wesentliche Elemente des Cotonou-Abkommens – darstellt.

Vierte VN-Konferenz über die am wenigsten entwickelten Länder

Der Rat nahm Leitlinien für die Beteiligung der Europäischen Union an der vierten VN-Konferenz über die am wenigsten entwickelten Länder an, die vom 9. bis zum 13. Mai 2011 in Istanbul stattfindet ([7651/11](#)). Die EU als weltweit größter Geber für die am wenigsten entwickelten Länder ist der Ansicht, dass die Konferenz in Istanbul im Ergebnis drei Hauptzielen Rechnung tragen sollte:

- Überwindung der Verwundbarkeit und Fragilität der am wenigsten entwickelten Länder und weitere Verbesserung ihrer Widerstandsfähigkeit gegen unvorhergesehene Ereignisse,
- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung der am wenigsten entwickelten Länder,
- Förderung eines integrativen und nachhaltigen Wirtschaftswachstums in den am wenigsten entwickelten Ländern.

AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

Anpassung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens mit Turkmenistan

Der Rat nahm einen Beschluss zur Genehmigung der Aufnahme von Verhandlungen mit Turkmenistan über ein Protokoll zur Anpassung des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens mit Turkmenistan zur Berücksichtigung der Mitgliedstaaten, die der Europäischen Union 2004 beigetreten sind, (6128/11) an.

Das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen mit Turkmenistan wurde am 25. Mai 1998 unterzeichnet, ist aber noch nicht in Kraft getreten. Damit die 12 Mitgliedstaaten, die seitdem der EU beigetreten sind, dem Abkommen beitreten können, muss ein Protokoll zu dem Abkommen geschlossen werden. Dieses muss vor dem Abschluss der Ratifikation des Partnerschafts- und Kooperationsabkommen in Kraft treten.

Der Beschluss genehmigt die Aufnahme von Verhandlungen über ein Protokoll zur Berücksichtigung der Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind.

Ein weiteres Protokoll wird für die Mitgliedstaaten abgeschlossen werden, die der EU 2007 beigetreten sind.

Beschluss betreffend den Sonderbeauftragten der EU für Georgien

Der Rat nahm einen Beschluss zur Änderung des Beschlusses 2010/445/GASP zur Verlängerung des Mandats des Sonderbeauftragten der Europäischen Union für die Krise in Georgien (7009/11) an.

Mit dem Beschluss 2010/445/GASP vom 11. August 2010 wurde das Mandat des Sonderbeauftragten der Europäischen Union für die Krise in Georgien, Pierre Morel, bis zum 31. August 2011 verlängert.

Mit dem Änderungsbeschluss wird der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Betrag zur Deckung der Ausgaben in Verbindung mit dem Mandat des Sonderbeauftragten im Hinblick auf zusätzliche operative Erfordernisse der Mission aufgestockt.

Beteiligung der USA an Krisenbewältigungsoperationen der EU

Der Rat nahm einen Beschluss zur Genehmigung des Rahmenabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union über die Beteiligung der Vereinigten Staaten von Amerika an Krisenbewältigungsoperationen der Europäischen Union (6936/II) an.

Das Abkommen schafft einen Rahmen für eine etwaige künftige Beteiligung der USA an Krisenbewältigungsoperationen der EU, damit diese nicht für jede einzelne Operation von Fall zu Fall festgelegt werden müssen.

Antwortschreiben an eine Einrichtung, gegen die restriktive Maßnahmen (Côte d'Ivoire) verhängt worden sind

Der Rat billigte den Entwurf eines Antwortschreibens an die ivorische Gesellschaft *Versus Bank*, die die Aufhebung der gegen sie nach dem Beschluss 2010/656/GASP des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 560/2005 des Rates verhängten restriktiven Maßnahmen beantragt hat.

In der Antwort wird ausgeführt, dass der Rat nach wie vor die Auffassung vertritt, dass *Versus Bank* zur Finanzierung der illegitimen Regierung von Laurent Gbagbo beiträgt und die restriktiven Maßnahmen nicht aufgehoben werden sollten.

ALLGEMEINE ANGELEGENHEITEN

Schutz von EU-Verschlusssachen*

Der Rat verabschiedete eine überarbeitete Fassung seiner Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (Dok. [6952/2/11 + 8054/11 ADD 1](#)). Die neuen Vorschriften stellen einen benutzerfreundlicheren, kohärenteren und umfassenden Rahmen für den Umgang mit Verschlusssachen beim Rat und im Rahmen seiner Beziehungen zu den Mitgliedstaaten dar. Gleichzeitig gewährleisten sie weiterhin einen angemessenen Schutz der Verschlusssachen, die dem Rat von Staaten außerhalb der Union und internationalen Organisationen zur Verfügung gestellt werden. Die Sicherheitsvorschriften sollen durch ein Übereinkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten über den Schutz der im Interesse der Union ausgetauschten Verschlusssachen ergänzt werden.

JUSTIZ UND INNERES

Haager Übereinkommen von 2007

Der Rat nahm einen Beschluss über die **Unterzeichnung** des Haager Übereinkommens von 2007 über die internationale Geltendmachung der Unterhaltsansprüche von Kindern und anderen Familienangehörigen im Namen der Europäischen Union an ([8211/11](#) und [7357/11](#)).

Der Rat erzielte ferner in Erwartung der Fertigstellung der Anhänge eine politische Einigung über einen Beschluss über den **Abschluss** des Haager Übereinkommens von 2007 durch die Europäische Union ([12265/09](#)).

Ziel des Übereinkommens ist es, ein umfassendes System für die Zusammenarbeit der zentralen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien zu schaffen; dabei geht es insbesondere um die Anerkennung und Vollstreckung von Unterhaltsentscheidungen und Unterhaltsvereinbarungen im Wege von Verfahren, die zugänglich, wirksam, zügig, kostengünstig und fair und am Wohl des Kindes ausgerichtet sind.

Das Übereinkommen regelt viele praktische Aspekte, die bei der Geltendmachung internationaler Unterhaltsansprüche eine Rolle spielen können, z.B. sprachliche Erfordernisse, Musterformulare und Information über die Rechtsvorschriften eines anderen Landes.

Die Annahme des Beschlusses über die Unterzeichnung des Übereinkommens durch den Rat und die Feststellung der politischen Einigung über den Beschluss über den Abschluss des Übereinkommens sind wichtige Schritte bei der Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Union und Drittstaaten auf dem Gebiet der Unterhaltspflichten.

TRANSPARENZ

Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten

Der Rat billigte

- die Antwort auf den Zweitantrag Nr. 03/c/01/11 (Dok. [6186/11](#) + [COR 1](#) (mt)) und
 - die Antwort auf den Zweitantrag Nr. 04/c/01/11 gegen die Stimmen der dänischen, der finnischen und der schwedischen Delegation (Dok. [6786/11](#)).
-