



056092/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 08/07/11

**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**DE**

11572/11

(OR. en)

PRESSE 175  
PR CO 39

## **MITTEILUNG AN DIE PRESSE**

3098. Tagung des Rates

**Verkehr, Telekommunikation und Energie**

## **VERKEHR**

Luxemburg, den 16. Juni 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](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

## Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

*Der Rat hat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem Entwurf einer Richtlinie zur Schaffung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnraums** verständigt, mit der eine Neufassung des Rechtsrahmens für den europäischen Eisenbahnsektor bezweckt wird, der mit dem 2001 angenommenen "ersten Eisenbahnpaket" festgelegt wurde. Mit der Neufassung soll der Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnsektor vereinfacht, präzisiert und modernisiert werden, um so die Bedingungen für Investitionen zu verbessern, den Wettbewerb auszuweiten und die Überwachung des Marktes in diesem Sektor zu verstärken.*

*Der Rat hat sich auch auf eine allgemeine Ausrichtung zur Änderung der geltenden Verordnung über die **Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs** (EMSA) verständigt, mit der die Aufgaben der EMSA geringfügig erweitert (insbesondere das Eingreifen bei Ölverschmutzungen durch Offshore-Anlagen wird einbezogen) und einige Leitungsaspekte präzisiert werden sollen.*

*Ferner haben sich die Minister zum **Verkehrsweißbuch** geäußert, in dem die Kommission ihre Vorstellungen für die europäische Verkehrspolitik bis zum Jahr 2050 umreißt. Im Mittelpunkt der Aussprache standen das Gesamtziel, die als Orientierungswerte vorgegebenen Ziele und die Umsetzungsstrategie, die in dem Weißenbuch dargelegt sind.*

*Außerdem hat der Rat Schlussfolgerungen zum **Binnenschiffsverkehr** angenommen, in denen insbesondere dazu aufgerufen wird, Folgemaßnahmen zu dem laufenden Programm "NAIADES" zur Förderung der Binnenschifffahrt, das 2013 ausläuft, vorzubereiten.*

*Im Bereich des Luftverkehrs hat der Rat die Unterzeichnung eines **Luftverkehrsabkommens** mit **Brasilien** genehmigt. Er hat der Kommission ferner das Mandat erteilt, mit der Republik **Moldau** Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen aufzunehmen.*

*Darüber hinaus hat der Rat die Unterzeichnung und den Abschluss einer Vereinbarung zwischen der EU und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) über den Beitritt der EU zum **Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr** (COTIF), das den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr fördern, verbessern und erleichtern soll, genehmigt.*

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

### **TEILNEHMER .....** **5**

### **ERÖRTERTE PUNKTE**

LANDVERKEHR.....	7
Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.....	7
Beitritt zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) .....	9
Förderung der Binnenschifffahrt.....	9
INTERMODALER VERKEHR .....	10
Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik.....	10
SEEVERKEHR.....	11
Änderung der Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs.....	11
LUFTVERKEHR.....	12
Luftverkehrsabkommen mit Brasilien .....	12
Luftverkehrsabkommen mit der Republik Moldau.....	12
SONSTIGES .....	14

### **SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

#### *VERKEHR*

– Abkommen über Luftverkehrsdienste mit Indonesien*.....	16
– Ausdehnung des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen* .....	16
– Zusammenarbeit im Bereich der Satellitennavigation mit Chile und Brasilien.....	16
– Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Bereich Flugsicherheit .....	17

<sup>1</sup> • Sofern Erklärungen, Schlussfolgerungen oder Entschlüsse vom Rat förmlich angenommen wurden, ist dies in der Überschrift des jeweiligen Punktes angegeben und der Text in Anführungszeichen gesetzt.  
 • Dokumente, bei denen die Dokumentennummer im Text angegeben ist, können auf der Website des Rates <http://www.consilium.europa.eu> eingesehen werden.  
 • Rechtsakte, zu denen der Öffentlichkeit zugängliche Erklärungen für das Ratsprotokoll vorliegen, sind durch \* gekennzeichnet; diese Erklärungen können auf der genannten Website des Rates abgerufen werden oder sind beim Pressedienst erhältlich.

*LANDWIRTSCHAFT*

- Schlussfolgerungen – System der Veterinärkontrollen von Fleischimporten ..... 17
- Tagung der Landwirtschaftsminister der G20 – EU-Leitlinien ..... 18

*UMWELT*

- Emissionshandelssystem der EU ..... 19
- Ein- und Ausfuhr gefährlicher Chemikalien ..... 19

*AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN*

- Stabilitäts- und Assoziationsrat EU-Montenegro ..... 19

## TEILNEHMER

### Belgien:

Etienne SCHOUUPPE

Staatssekretär für Mobilität, dem Premierminister beigeordnet

### Bulgarien:

Peter STEFANOV

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### Tschechische Republik:

Jiří ŽÁK

Stellvertreter des Ministers für Verkehr

### Dänemark:

Hans Christian SCHMIDT

Minister für Verkehr

### Deutschland:

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### Estland:

Juhan PARTS

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

### Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr

### Griechenland:

Spyros VOUGIAS

Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

### Spanien:

José BLANCO LOPEZ

Minister für Infrastruktur und Verkehr

### Frankreich:

Thierry MARIANI

Staatssekretär für Verkehr beim Minister für Ökologie, nachhaltige Entwicklung, Verkehr und Wohnungswesen

### Italien:

Roberto CASTELLI

Staatssekretär für Infrastruktur und Verkehr

### Zypern:

Erato KOZAKOU-MARKOULLIS

Ministerin für Verkehr, Kommunikation und Energie

### Lettland:

Lelde LICE-LICITE

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

### Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommunikation

### Luxemburg:

Claude WISELER

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

### Ungarn:

Pál VÖLNER

Staatsminister für Infrastruktur, Ministerium für nationale Entwicklung  
Stellvertretender Staatsminister für Verkehr, Ministerium für nationale Entwicklung  
Stellvertretender Staatsminister für EU- und internationale Angelegenheiten, Ministerium für nationale Entwicklung

### Malta:

Austin GATT

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Kommunikation

### 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:**

Pedro COSTA PEREIRA

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

**Rumänien:**

Anca Daniela BOAGIU

Ministerin für Verkehr und Infrastruktur

**Slowenien:**

Igor JAKOMIN

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

**Slowakei:**

Peter JAVORČÍK

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

**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

## **ERÖRTERTE PUNKTE**

### **LANDVERKEHR**

#### **Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu dem Entwurf einer Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ([11784/11](#)). Zweck des Entwurfs ist eine Neufassung des "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/EG). Mit der Neufassung soll der Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnsektor vereinfacht, präzisiert und modernisiert werden, um so die Bedingungen für Investitionen zu verbessern, den Wettbewerb auszuweiten und die Überwachung des Marktes in diesem Sektor zu verstärken.

Das Europäische Parlament, das der Richtlinie ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt in erster Lesung noch nicht festgelegt und wird sich voraussichtlich im Juli und September hiermit befassen.

Eine qualifizierte Mehrheit der Mitgliedstaaten konnte den Kompromissvorschlag des Vorsitzes vorbehaltlich einiger Änderungen akzeptieren. Hinsichtlich der Schlüsselfrage der Vorschriften über den Zugang von Eisenbahnunternehmen zu Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen, die dort erbracht werden, enthält dieser Text folgende Lösungen:

- Ist ein Betreiber von Serviceeinrichtungen Teil einer Stelle oder eines Unternehmens, die bzw. das in einem oder mehreren der Schienenverkehrsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber bis zu einem gewissen Grad von der betreffenden Stelle unabhängig sein, damit ein diskriminierungsfreier Zugang von Eisenbahnunternehmen zu Serviceeinrichtungen und zu den dort erbrachten Leistungen gewährleistet ist. Diese Unabhängigkeitsvorgaben implizieren die Trennung der Rechnungsführung sowie eine organisatorische und entscheidungsmäßige Unabhängigkeit, erfordern jedoch nicht die Gründung einer separaten juristischen Person und können dadurch erreicht werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet werden.
- Eine Serviceeinrichtung, die drei Jahre lang nicht genutzt wurde und für die ein nachgewiesener Zugangsbedarf seitens Eisenbahnunternehmen besteht, muss zum Leasing ausgeschrieben werden, es sei denn, die Einrichtung befindet sich in einem Umstellungsprozess.

Die wichtigste Änderung, die auf der Tagung vorgenommen wurde, betrifft die Vorschriften über die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Fahrwegen und Leistungen. Der Infrastrukturbetreiber oder Betreiber der Serviceeinrichtung, der das Entgelt für das Mindestzugangspaket nach den Kosten festlegen muss, die unmittelbar aufgrund des Betriebs anfallen, wird die Möglichkeit haben, die Methode für die Berechnung der direkten Kosten während eines Zeitraums von fünf Jahren nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht schrittweise anzupassen. Mit dieser Bestimmung wird den Befürchtungen einiger Mitgliedstaaten Rechnung getragen, wonach eine unzureichende Kostendeckung dazu führen könnte, dass hohe staatliche Beihilfen für Infrastrukturbetreiber oder Betreiber von Serviceeinrichtungen gewährt werden müssen.

Dennoch waren einige Delegationen nicht in der Lage, dem Kompromiss zuzustimmen. Ein Grund dafür war das Erfordernis der organisatorischen und entscheidungsmäßigen Unabhängigkeit. Ferner ist ein Land der Ansicht, dass die Bestimmungen über die Marktliberalisierung für sein kleines Schienennetz nicht geeignet sind. Ein anderer Mitgliedstaat hegt weiterhin Bedenken, dass die Entgeltgrundsätze wegen der lokalen Gegebenheiten keine ausreichende Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten ermöglichen.

Die Neufassung soll 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-, Güterumschlag- und Wartungseinrichtungen 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 länderübergreifenden 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.

Der Vorschlag war von der Kommission im September 2010 vorgelegt worden ([13789/10](#)).

## Beitritt zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung und den Abschluss einer Vereinbarung zwischen der EU und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) über den Beitritt der EU zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), das den grenzüberschreitenden Schienenverkehr fördern, verbessern und erleichtern soll ([10762/2/10](#)). Mit ihrem Beitritt zu dem Übereinkommen will die Union zum Erreichen dieses Ziels beitragen und die Interoperabilität der Eisenbahnen zwischen der EU und ihren Nachbarländern weiterentwickeln.

Die Vereinbarung, die im April 2011 paraphiert wurde, ist das Ergebnis von Verhandlungen über verschiedene politische, rechtliche und technische Fragen, die die Kommission und die OTIF im Jahr 2003 aufgenommen hatten. Die Unterzeichnung des Übereinkommens soll am Rande einer außerordentlichen Tagung der OTIF-Generalversammlung am 23. Juni 2011 in Bern erfolgen.

Die OTIF hat 43 Mitgliedstaaten, darunter 25 EU-Mitgliedstaaten.

## Förderung der Binnenschifffahrt

Der Rat nahm Schlussfolgerungen ([10284/11](#)) an, in denen die Kommission aufgefordert wird, bis Ende 2011 einen Vorschlag für Folgemaßnahmen zu dem 2006 angenommenen und 2013 auslaufenden Programm NAIADES<sup>1</sup> zur Förderung der Binnenschifffahrt vorzulegen. Da die Plattform PLATINA, die technische und organisatorische Unterstützung für die Umsetzung von NAIADES leistet, nur bis 2012 befristet ist, wird die Kommission auch ersucht, ein Übergangsprojekt aufzulegen, um die Lücke zwischen dem Auslaufen von PLATINA und dem Anlaufen eines etwaigen Nachfolgeprogramms NAIADES II zu überbrücken, so dass die Fortsetzung der im Rahmen des Programms laufenden Initiativen gewährleistet ist. Der Rat weist ferner darauf hin, dass angemessene Finanzmittel für die Umsetzung des Programms bereitgestellt werden müssen.

Zu den Schlüsselfragen, die der Rat hervorhebt, gehören die Beseitigung von Engstellen, die Einrichtung intermodaler Verbindungen von den See- und Binnenhäfen zu deren Hinterland, die Modernisierung der Flotte sowie die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste für das Verkehrs- und Transportmanagement in der Binnenschifffahrt.

Der Rat unterstreicht das Potenzial der Binnenschifffahrt, die ein umweltfreundlicher Verkehrsträger ist, der über freie Kapazitäten verfügt und mit relativ niedrigen Infrastrukturkosten ausgebaut werden kann.

---

<sup>1</sup> "Navigation and inland waterway action and development in Europe" ("Europäisches Aktions- und Entwicklungsprogramm für die europäische Binnenschifffahrt").

## **INTERMODALER VERKEHR**

### **Weißbuch zur künftigen Verkehrspolitik**

Der Rat führte eine Aussprache über das im März von der Kommission veröffentlichte Verkehrsweißbuch, in dem ein Fahrplan für ein ressourcenschonendes und wettbewerbsorientiertes Verkehrssystem umrissen wird, durch das EU-weite Mobilität gewährleistet, Hindernisse für den Verkehrsinnenmarkt abgebaut, Europas Ölabhängigkeit verringert und umweltfreundlichere Mobilität gefördert werden sollen, so dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 gegenüber 1990 um 60 % reduziert werden können ([8333/11](#) + [ADD 1, 2 und 3](#)).

Die Minister wurden gebeten, verschiedene vom Vorsitz formulierte Fragen zu beantworten. Im Mittelpunkt standen dabei das Gesamtziel, die als Orientierungswerte vorgegebenen Ziele und die Initiativen für deren Umsetzung, die in dem Weißbuch dargelegt sind ([10531/11](#)).

Die Mitgliedstaaten nahmen das Weißbuch generell positiv auf und bezeichneten es als ein sehr umfassendes Dokument, das dazu beiträgt, die umweltpolitischen Ziele der Union zu erreichen, den Binnenmarkt zu vollenden und die Ölabhängigkeit zu verringern. Dennoch waren viele Delegationen der Ansicht, dass das Ziel einer Emissionsreduzierung um 60 % sehr ehrgeizig ist und als ein unverbindliches Richtziel betrachtet werden sollte; zudem sollten ähnliche Verpflichtungen auf internationaler Ebene angestrebt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Union aufrechtzuerhalten. Ferner betonten mehrere Delegationen die Notwendigkeit, die politischen Maßnahmen den spezifischen Gegebenheiten in verschiedenen Teilen der Union anzupassen, bzw. insbesondere die Notwendigkeit, die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Disparitäten bei der Infrastrukturrentwicklung abzubauen.

Zu den Hauptprioritäten, die die Delegationen in ihren mündlichen und schriftlichen Beiträgen hervorhoben, gehören die Unterstützung für Forschung, Innovation und neue Technologien, die Verknüpfung der Verkehrsnetze in der gesamten Union und die Schaffung eines homogenen, multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Vollendung des europäischen Binnenmarkts im Bereich des Verkehrs, die Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsträger, die Entwicklung neuer Finanzierungsmechanismen, die Straßenverkehrssicherheit sowie die Förderung multimodaler Güterverkehrskorridore und einer umfassenden modalen Integration.

Einige Mitgliedstaaten wiesen ferner darauf hin, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen und die finanziellen Folgen der vorgeschlagenen Initiativen sorgfältig geprüft werden müssten.

Der Vorsitz fasste die Standpunkte der Mitgliedstaaten in einem *Synthesepapier* ([11255/11](#)) zusammen.

Die Kommission wurde gebeten, die Ergebnisse dieser Aussprache zu berücksichtigen, wenn sie die Initiativen weiter ausgestaltet, um ein nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen.

## **SEEVERKEHR**

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

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zur Änderung der geltenden Verordnung über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), mit der die Aufgaben der EMSA geringfügig erweitert und einige Leitungsaspekte präzisiert werden sollen ([11769/11](#)).

Der Kompromissvorschlag des Vorsitzes wurde von allen Delegationen akzeptiert, nachdem der Text zwecks Berücksichtigung budgetärer Anliegen dahin geändert worden war, dass es Aufgabe des Rates und des Europäischen Parlaments ist, über die Mittel der Agentur zu entscheiden.

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.

Nach dem neuen Verordnungsentwurf soll die Zuständigkeit der EMSA insbesondere ausgeweitet werden, damit die EMSA auf Ersuchen der betroffenen Mitgliedstaaten auch im Falle einer Umweltverschmutzung durch Erdöl- und Erdgasanlagen eingreifen kann – und nicht nur bei Verschmutzungen durch Schiffe, wie nach der geltenden Verordnung. Die EMSA soll ferner Beiträge zu anderen Politikfeldern und Vorhaben der EU leisten, die mit ihrem Sachgebiet zusammenhängen, beispielsweise zu den "Meeresautobahnen" oder zum europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen. Zudem soll die Agentur Unterstützung bei fachlichen Beratungen im Rahmen internationaler und regionaler Organisationen leisten, und die Zusammenarbeit mit Nachbarländern soll verstärkt werden.

Zwischen den Haupt- und Nebenaufgaben der Agentur soll eine klare Unterscheidung getroffen werden. Die Hauptaufgaben sind streng an die Kerntätigkeit der Agentur gekoppelt, d.h. Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie Verhütung maritimer Ölverschmutzungen und Eingreifen bei derartigen Verschmutzungen. Mit Nebenaufgaben soll die Agentur nur dann beauftragt werden, wenn damit ein wirklicher Zusatznutzen verbunden ist, wobei es nicht zu Überschneidungen mit anderweitigen Arbeiten kommen darf, und wenn die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten dadurch nicht verletzt werden. Zu diesen Aufgaben gehören Umweltfragen wie etwa die Treibhausgasemissionen durch den Schiffsverkehr und der Umweltzustand der Meeresgewässer, die Entwicklung eines Systems für den Austausch von Informationen, spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt, insbesondere die Überprüfung von Klassifikationsgesellschaften für Binnenschiffe und die Sondierung einer möglichen Verknüpfung von Informationssystemen für See- und Binnenschifffahrt, oder Beiträge zu anderen Politikfeldern der EU.

Was die Leitung der EMSA anbelangt, so wird in dem überarbeiteten Text die Rolle des Verwaltungsrats, in dem die Mitgliedstaaten vertreten sind, insbesondere hinsichtlich des Verfahrens für die Ernennung des Exekutivdirektors der Agentur präzisiert. Ferner ist vorgesehen, dass bezüglich der Strategie der Agentur und ihrer Personalpolitik eine mehrjährige Planung erfolgt und dass in regelmäßigen Abständen (mindestens alle fünf Jahre) eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung der Verordnung vorgenommen wird.

Der Verordnungsentwurf ist das Ergebnis der Beratungen der Vorbereitungsgremien des Rates über einen Vorschlag, den die Kommission im November 2010 vorgelegt hatte ([15717/10](#)). Das Europäische Parlament, das der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt in erster Lesung noch nicht festgelegt.

## **LUFTVERKEHR**

### **Luftvertragsabkommen mit Brasilien**

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung eines umfassenden Luftvertragsabkommens mit Brasilien, das eine Ausweitung der Verkehrsrechte, eine Verbesserung der Investitionsmöglichkeiten und eine Verstärkung der regulatorischen Zusammenarbeit vorsieht ([10175/1/11](#) und [10177/2/11](#)).

Das neue Abkommen, das an die Stelle der fünfzehn bestehenden bilateralen Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Brasilien treten wird, umfasst das Recht, Fluggäste und Fracht zwischen allen Punkten in der EU und in Brasilien zu befördern ("dritte und vierte Freiheit"), sowie das Recht, Fracht zwischen der EU und Brasilien mit unbegrenzten Verkehrsrechten über Zwischenlandepunkte und/oder Punkte danach in anderen Ländern zu befördern ("fünfte Freiheit"). Ferner werden Investoren aus der EU und Brasilien die Möglichkeit haben, bis zu 49 % eines Luftfahrtunternehmens der anderen Seite zu besitzen und zu kontrollieren (bisher lag diese Schwelle bei 20 %). Das Abkommen behandelt zudem die Frage der Verringerung der Umweltbelastung durch den Luftverkehr und sieht eine regulatorische Zusammenarbeit in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Flugverkehrsmanagement, Verbraucherschutz, Arbeitsfragen, Wettbewerb und staatliche Beihilfen vor. Außerdem haben die Parteien vereinbart, Hindernisse für die Geschäftsausübung dadurch zu beseitigen, dass der Verwaltungsaufwand der Luftfahrtunternehmen ver einfacht oder beseitigt wird.

Brasilien bildet bei weitem den größten Luftverkehrsmarkt in Lateinamerika, und das jährliche Fluggastaufkommen zwischen der EU und Brasilien liegt bei über vier Millionen. Es wird erwartet, dass das Abkommen der Luftverkehrsbranche, der Fremdenverkehrswirtschaft und der Wirtschaft allgemein sowohl in der EU als auch in Brasilien wesentliche Vorteile bringt.

### **Luftvertragsabkommen mit der Republik Moldau**

Der Rat ermächtigte die Kommission, mit der Republik Moldau Verhandlungen über ein umfassendes Luftvertragsabkommen aufzunehmen, das einen gemeinsamen Luftverkehrsraum schaffen soll.

Das auszuhandelnde Abkommen soll eine allmähliche Markttöffnung herbeiführen; parallel dazu sollen eine regulatorische Zusammenarbeit und eine schrittweise Harmonisierung erfolgen. Ein derartiges Abkommen soll beiden Seiten wirtschaftlichen Nutzen bringen und stünde zudem im Ein-

klang mit dem weiteren Ausbau der Beziehungen zwischen der Republik Moldau und der EU im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik.

## **SONSTIGES**

### **Einheitlicher europäischer Luftraum**

Die Kommission informierte den Rat über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB), bei denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten zusammengefasst werden, um das Flugverkehrsmanagement zu verbessern. Da bislang nur zwei FAB förmlich eingerichtet worden sind, wies die Kommission darauf hin, dass noch einige Arbeit erforderlich sein werde, um die Frist zur Umsetzung der FAB, nämlich Dezember 2012, einzuhalten ([11576/11](#)).

Der Rat nahm ferner die Informationen der Kommission über größere Flugverspätungen zur Kenntnis, die im Sommer 2011 insbesondere wegen unzureichender Kapazitäten zu erwarten sind. Die Kommission betonte, dass die weitere Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums einschließlich der FAB zu einer Entspannung der Situation vom Sommer 2012 an beitragen dürfte ([11577/11](#)).

### **Vulkanasche – Krisenmanagement**

Die Kommission informierte den Rat über die Lehren, die aus den beiden Vulkanausbrüchen auf Island im April 2010 und im Mai 2011 sowie aus einer Übung gezogen werden konnten, die im April 2011 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) organisiert worden war, um Instrumente und Verfahren für das Krisenmanagement bei Störungen durch Vulkanasche zu testen. Der Kommission zufolge sind weitere Verbesserungen erforderlich, insbesondere im Hinblick auf die Lokalisierung und die Verbreitung der Vulkanasche und die Ausarbeitung von Leitlinien für die Risikobeurteilung und entsprechender Fortbildungsmaßnahmen ([11573/11](#)).

Einige Delegationen unterstrichen, wie wichtig weitere Verbesserungen sind, um im Falle künftiger Krisen besser gewappnet zu sein.

### **Luftfrachtsicherheit**

Die Kommission informierte den Rat über Fortschritte bei der Umsetzung des EU-Aktionsplans zur Verbesserung der Sicherheit von Luftfracht, den der Rat im Dezember vergangenen Jahres gebilligt hatte ([11250/11](#)). Die Kommission hob die Bedeutung ihrer Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit von Luftfracht, die aus Drittländern in die EU gelangt, hervor.

### **Abkommen auf hoher Ebene mit Eurocontrol**

Die Kommission teilte dem Rat ihre Absicht mit, Verhandlungen mit der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) aufzunehmen, um ein Abkommen auf hoher Ebene zu schließen, mit dem die Rolle von Eurocontrol beim Luftverkehrsmanagement im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums bestätigt, ein Rahmen für eine stärkere Koordinierung geschaffen und der EU ermöglicht würde, einen Beitrag zum institutionellen Reformprozess von Eurocontrol zu leisten.

## **Bekämpfung der Seeräuberei**

Die dänische Delegation erläuterte die dänische Strategie zur Bekämpfung der Seeräuberei für den Zeitraum 2011 bis 2014, bei der die Gewässer vor dem Horn von Afrika und im Indischen Ozean im Mittelpunkt stehen und die bi- und multilaterale politische, militärische und rechtliche Maßnahmen sowie Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau umfasst ([10735/11](#)). Mehrere andere Mitgliedstaaten haben ebenfalls hervor, dass das Thema von großer Bedeutung ist.

## **Reine Meeresluft**

Die Kommission informierte den Rat über eine Veranstaltung für private und öffentliche Interessenträger des maritimen Sektors mit dem Titel "Reine Meeresluft – wie die Schifffahrt nachhaltig und wettbewerbsfähig werden kann", die am 1. Juni 2011 in Brüssel stattgefunden hat. Zweck der Veranstaltung war die Erörterung von Strategien zur Einhaltung des neuen internationalen Standards für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen. Die Kommission, die derzeit eine Überarbeitung der EU-Richtlinie zum Schwefelgehalt vorbereitet, informierte die Minister auch über den aktuellen Stand ihrer diesbezüglichen Arbeit.

Mehrere Minister äußerten Bedenken über nachteilige Auswirkungen der neuen Regeln zur Beschränkung des Schwefelgehalts unter wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten und sprachen sich für entsprechende Initiativen aus.

## **Bevorstehende zweite ASEM-Tagung der Verkehrsminister**

Die litauische Delegation informierte den Rat über die zweite Tagung der Verkehrsminister im Rahmen des Asien-Europa-Treffens (ASEM), die vom 24. bis 26. Oktober 2011 in Chengdu, der Hauptstadt der Provinz Sichuan im Südwesten Chinas, stattfinden soll ([11329/11](#)). Unter dem Titel "Asia-Europe connect: green, safe and efficient transport" stehen Fragen wie Krisenmanagement sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehrssektor, neue Technologien und Klimawandel sowie Verkehrskorridore zwischen Asien und Europa auf der Tagesordnung.

## **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes**

Die polnische Delegation stellte das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Bereich Verkehr vor. Dabei steht die Überprüfung der Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze an erster Stelle. Andere wichtige Fragen umfassen die Verkehrsverbindungen mit Nachbarländern, das Sozialrecht im Seeverkehr, Rechtsvorschriften zu Flughäfen und die Fortsetzung der Beratungen über die Neufassung des "ersten Eisenbahnpakets", zu dem der Rat auf dieser Tagung eine allgemeine Ausrichtung erzielt hat.

## **SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

### **VERKEHR**

#### **Abkommen über Luftverkehrsdienste mit Indonesien\***

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung eines Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Indonesien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ([10843/3/10](#) und [11330/11](#)).

Das Abkommen ersetzt bzw. ergänzt die bestehenden bilateralen Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Indonesien und bringt diese Abkommen mit dem EU-Recht in Einklang, insbesondere hinsichtlich des nichtdiskriminierenden Zugangs aller Luftfahrtunternehmen aus der EU zu Flugstrecken zwischen der EU und Indonesien, der Besteuerung von Flugtreibstoff und der Wettbewerbsregeln.

#### **Ausdehnung des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen\***

Der Rat genehmigte die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung eines Abkommens zur Ausdehnung des 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen ([10258/11](#), [11118/11 COR 1 + ADD 1 - 3](#) und [10261/11](#)). Zu dem Abkommen gibt es ein Zusatzabkommen mit Verfahrensbestimmungen, das zugleich den bilateralen Charakter des Luftverkehrsabkommens EU-USA wahrt.

Nach dem neuen Abkommen dürfen Luftfahrtunternehmen aus der EU Flüge zwischen Island und Norwegen und den USA durchführen. Im Gegenzug dürfen isländische und norwegische Fluggesellschaften Flüge zwischen der EU und den USA durchführen.

Im Luftverkehrsabkommen EU-USA ist der Beitritt von Drittländern zu diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehen. Island und Norwegen, die Teil des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind und die gesamten Luftverkehrsrichtlinien der Gemeinschaft übernommen haben, hatten im Jahr 2007 den Beitritt zum Luftverkehrsabkommen beantragt.

#### **Zusammenarbeit im Bereich der Satellitennavigation mit Chile und Brasilien**

Der Rat ermächtigte die Kommission, Verhandlungen über Kooperationsabkommen im Bereich der Satellitennavigation mit Chile und Brasilien aufzunehmen. Ziel ist es, die weltweite Verbreitung der europäischen Satellitennavigationsprogramme Galileo und EGNOS zu fördern.

## **Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Bereich Flugsicherheit**

Der Rat legte den Standpunkt der EU zu den Modalitäten der Zusammenarbeit im Bereich Flugsicherheit fest, die der Kooperationsvereinbarung mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als Anhang beigefügt werden sollen ([9156/11](#)). Der Gemeinsame Ausschuss EU-ICAO, der im Rahmen der Kooperationsvereinbarung eingerichtet werden soll, wird über die Annahme des Anhangs entscheiden.

Die Kooperationsvereinbarung schafft einen Rahmen für die verstärkte Zusammenarbeit in den Bereichen Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement und Umweltschutz (siehe Pressemitteilung [8395/11](#), S.13).

## **LANDWIRTSCHAFT**

### **Schlussfolgerungen – System der Veterinärkontrollen von Fleischimporten**

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zum Sonderbericht Nr. 14/2010 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel "Kommissionsmanagement des Systems der Veterinärkontrollen von Fleischimporten nach der Reform der Hygienevorschriften von 2004" an ([9557/11 ADD 1](#)).

Das bestehende System der Veterinärkontrollen von Fleischimporten hat dazu beigetragen, dass in den letzten 15 Jahren keine größere Gesundheitskrise in der EU aufgetreten ist. Die Verpflichtung, die betreffenden Kontrollen durchzuführen, ist in den Rechtsvorschriften der EU verankert, wobei Instrumente wie das Schnellwarnsystem für Lebens- und Futtermittel (RASFF) und das integrierte EDV-System für das Veterinärwesen (TRACES) neben den Berichten über Inspektionsbesuche des Lebensmittel- und Veterinäramts (FVO) und zusätzlichen Informationen aus Drittländern eine entscheidende Rolle bei einer wirksamen Risikobeurteilung spielen. TRACES ist ein noch relativ neues Instrument, das in allen Mitgliedstaaten einheitlich genutzt werden sollte; die Einführung des Systems in der EU ist inzwischen nahezu abgeschlossen.

Der Rat ersucht in den Schlussfolgerungen die Kommission, die Weiterentwicklung der Systeme TRACES und RASFF und ihrer Dienstprogramme fortzusetzen, um angemessene Reaktionen auf Bedrohungen der Lebensmittelsicherheit zu ermöglichen und die Einfuhrkontrollvorschriften zu harmonisieren und kohärenter zu gestalten.

Die Schlussfolgerungen stehen im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Rates vom Dezember 2008 über die Sicherheit von importierten landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Agrarnahrungsmitteln und die Einhaltung der Gemeinschaftsvorschriften (17169/08 ADD 1) sowie den Schlussfolgerungen des Rates vom Juni 2010 über die internationale Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Lebensmittelmodells ([11409/10 ADD 1](#)).

## Tagung der Landwirtschaftsminister der G20 – EU-Leitlinien

Der Rat billigte einen Entwurf von EU-Leitlinien für die Tagung der Landwirtschaftsminister der G20 am 23. Juni 2011.

Diese Leitlinien enthalten die Prioritäten der EU insgesamt sowie ihrer Mitgliedstaaten für die Tagung der Landwirtschaftsminister der G20 am 23. Juni 2011 in Paris, auf der anhand der Vorschläge, die in einem von 10 internationalen Organisationen erstellten Bericht enthalten sind, über einen von den Staats- und Regierungschefs zu billigenden Aktionsplan beschlossen werden soll.

In dem Bericht wird erneut darauf hingewiesen, dass die Ernährungssicherheit für die internationale Gemeinschaft ein Thema von entscheidender Bedeutung ist. Die Nahrungsmittelkrise 2008 mit ihrem abrupten Anstieg der Nahrungsmittelpreise wie auch die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit haben die negativen Auswirkungen einer extremen Preisvolatilität auf die Ernährungssicherheit aufgezeigt. Um das Problem der Ernährungssicherheit in den Griff zu bekommen, haben die Länder die Notwendigkeit erweiterter Agrarstrategien, einer besseren Koordinierung der Geber und politischer Verpflichtungen auf globaler und nationaler Ebene unterstrichen. Außerdem müssen große Schwankungen bei der Versorgung mit Agrargrundstoffen und extreme Schwankungen der Nahrungsmittelpreise, die das Vertrauen in die globalen Märkte untergraben, verhindert werden.

Gemäß den Rahmenzielen, die sich die EU für diese Ministertagung gesetzt hat, soll in den Beratungen ermittelt werden, mit welchen – nach Möglichkeit auf bestehenden Strukturen beruhenden – Maßnahmen Folgendes erreicht werden kann:

- langfristige Steigerung der Agrarproduktion entsprechend der steigenden Nachfrage;
- bessere Information über die Märkte und größere Transparenz auf den Märkten im Interesse einer besseren Planbarkeit für Regierungen und Wirtschaftsbeteiligte;
- bessere internationale Koordination (beispielsweise in den Bereichen Handel, Krisenprävention und Krisenmanagement oder in anderen Politikbereichen), um das Vertrauen in die internationa- lalen Märkte zu stärken;
- Hilfe zur Entwicklung innovativer Risikomanagementinstrumente zur Bewältigung von Preis- krisen;
- Verbesserung der Funktionsweise der Märkte für Agrargrundstoffderivate, die von den Finanz- ministern der G20 zu prüfen wäre.

Im Mittelpunkt der Beratungen werden die Getreidemärkte (Weizen, Reis, Mais und Sojabohnen) stehen, weil dies die für die Ernährungssicherheit entscheidenden Grundstoffe sind.

Auf den Tagungen des Rates (Landwirtschaft) vom 29. November 2010 und vom 17. Mai 2011 nutzte der französische Vorsitz der G20 die Gelegenheit, um den Rat der Europäischen Union über den Arbeitsplan des G20-Vorsitzes und den Stand der Vorbereitungen für das Treffen der Landwirtschaftsminister der G20 zu unterrichten.

## **UMWELT**

### **Emissionshandelssystem der EU**

Der Rat hat sich nicht dagegen ausgesprochen, dass die Kommission einen von ihr im Entwurf vor-gelegten Beschluss erlässt, durch den Leitlinien für die Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus Tätigkeiten und Gasen festgelegt werden, die ab Januar 2013 in das Emissionshandelssystem der EU aufgenommen werden ([9233/11](#)).

Auf den Entwurf des Kommissionsbeschlusses ist das sogenannte Regelungsverfahren mit Kon-trolle anzuwenden. Demzufolge kann die Kommission nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, den Beschluss erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände geltend macht.

### **Ein- und Ausfuhr gefährlicher Chemikalien**

Der Rat hat sich nicht dagegen ausgesprochen, dass die Kommission eine von ihr im Entwurf vor-gelegte Verordnung erlässt, durch die die Liste der gefährlichen Chemikalien in der Verordnung (EG) Nr. 689/2008 geändert wird, für die bei der Ausfuhr eine Notifizierung erforderlich ist ([9357/11](#)). Infolgedessen ist für fünf weitere Chemikalien eine Notifizierung erforderlich, während ein Stoff, für den unlängst eine Genehmigung zur Verwendung in Pestiziden erteilt wurde, von der Liste gestrichen wurde.

## **AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN**

### **Stabilitäts- und Assoziationsrat EU-Montenegro**

Der Rat legte den Standpunkt der EU für die zweite Tagung des Stabilitäts- und Assoziationsrates EU-Montenegro am 21. Juni 2011 in Luxemburg endgültig fest.