



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION



18416/11

(OR. en)

PRESSE 486
PR CO 78

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3134. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Brüssel, den 12./13. Dezember 2011

Präsident

Slawomir Nowak

Minister für Verkehr, Bauwesen und maritime
Angelegenheiten (Polen)

Michał Boni

Minister für Verwaltung und Digitalisierung (Polen)

P R E S S E

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Verkehr

Der Rat erzielte eine politische Einigung über den Entwurf einer Richtlinie über einen **einheitlichen europäischen Eisenbahnraum** und bestätigte damit seine allgemeine Ausrichtung vom Juni dieses Jahres. Mit dem Richtlinienentwurf – einer Neufassung des 2001 angenommenen ersten Eisenbahnpakets – sollen die Vorschriften für den europäischen Eisenbahnsektor vereinfacht, präzisiert und modernisiert werden, um so den Wettbewerb auszuweiten, die Überwachung des Marktes zu verstärken und die Bedingungen für Investitionen zu verbessern.

Der Rat verständigte sich auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zu dem Entwurf einer Verordnung über **Fahrtenschreiber**, die im Straßenverkehr eingesetzt werden. Damit soll die Fahrtenschreiber-Verordnung von 1985 ersetzt werden. Durch den neuen Verordnungsentwurf sollen mit Hilfe des umfassenden Einsatzes neuer Technologien und der Einführung einiger neuer Regelungen der Betrug erschwert und der Verwaltungsaufwand verringert werden. Der Vorschlag, die Fahrerkarte für den Fahrtenschreiber in den Führerschein zu integrieren, wurde vorläufig zurückgestellt, da er auch im Zusammenhang mit der Änderung der Führerschein-Richtlinie erörtert werden muss.

Der Rat verständigte sich ferner auf eine allgemeine Ausrichtung zur Aktualisierung der Richtlinie über Mindestanforderungen für die **Ausbildung von Seeleuten**. Dadurch sollen die jüngsten Änderungen an dem internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) im EU-Recht berücksichtigt werden.

Der Rat einigte sich des Weiteren auf eine allgemeine Ausrichtung in Bezug auf die Neufassung der 2002 erlassenen Verordnung zur Einführung von **Anforderungen bezüglich Doppelhüllen für Einhüllen-Öltankschiffe**. Mit der Neufassung werden die in der Vergangenheit an der Verordnung vorgenommenen Änderungen in einem Text zusammengeführt. Parallel dazu geändert wird das Verfahren zur Aktualisierung der Verweisungen auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Regeln, die in der Verordnung aufgeführt sind.

Zudem nahmen die Verkehrsminister Kenntnis vom Sachstand hinsichtlich der neuen Leitlinien, mit denen eine langfristige Strategie für den Aufbau eines **transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)** vorgegeben wird. Die Leitlinien enthalten Vorgaben für die Verwaltung der Infrastruktur, die Prioritäten für den Ausbau des TEN-V-Netzes sowie Durchführungsmaßnahmen.

Telekommunikation

Der Rat nahm im Hinblick auf einen Beschluss über ein **Mehrjahresprogramm für die Funkfrequenzpolitik** seinen Standpunkt in erster Lesung an.

Der Rat nahm ferner Schlussfolgerungen zum Thema **"Offenes Internet und Netzneutralität in Europa"** an.

INHALT¹

TEILNEHMER.....	5
------------------------	----------

ERÖRTERTE PUNKTE

LANDVERKEHR.....	7
Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.....	7
Fahrtenschreiber-Verordnung	8
SEEVERKEHR.....	10
Ausbildung von Seeleuten	10
Anforderungen in Bezug auf Doppelhüllen für Öltankschiffe.....	11
INTERMODALER VERKEHR	12
Transeuropäisches Verkehrsnetz.....	12
SONSTIGES (Verkehr)	14
TELEKOMMUNIKATION.....	17
Mehrjahresprogramm für die Funkfrequenzpolitik.....	17
Roamingverordnung	18
Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit	19
Offenes Internet und Netzneutralität.....	19
SONSTIGES (Telekommunikation).....	21

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.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE*VERKEHR*

- Abkommen mit den Vereinigten Staaten über die Förderung und Nutzung von Galileo- und GPS-Navigationssystemen..... 23
- Athener Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See..... 23
- Ausgleichsmechanismus für sibirische Überflüge..... 24
- Statistiken zum Güterkraftverkehr..... 24

SOZIALPOLITIK

- Statistik über Einkommen und Lebensbedingungen 24

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

- Änderung von Anhang IV (Energie) des EWR-Abkommens..... 25

BESCHÄFTIGUNG

- Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung durch Italien..... 25

BINNENMARKT

- Richtlinie über die Sicherheit von Spielzeug – technische Änderungen 25

HANDELSPOLITIK

- Antidumping – Kompressoren – China 26

WIRTSCHAFT UND FINANZEN

- Anhebung der Kofinanzierungssätze für EU-Fonds..... 26

JUSTIZ UND INNERES

- Kleiner Grenzverkehr im Gebiet von Kaliningrad 27

GEMEINSAME SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSPOLITIK

- Kampf gegen die Seeräuberei am Horn von Afrika 27

TEILNEHMER

Belgien:

Melchior WATHELET
Olivier BELLE

Staatssekretär für Umwelt, Energie und Mobilität
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bulgarien:

Ivaylo MOSKOVSKI

Valeri BORISSOV

Minister für Verkehr, Informationstechnologie und
Kommunikation
Stellvertreter des Ministers für Verkehr,
Informationstechnologie und Kommunikation

Tschechische Republik:

Jakub DÜRR

Stellvertreter der Ständigen Vertreterin

Dänemark:

Henrik DAM KRISTENSEN
Ole SOHN

Minister für Verkehr
Minister für Industrie und Wachstum

Deutschland:

Klaus-Dieter SCHEURLE

Guido PERUZZO

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

Estland:

Gert ANTSU

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Irland:

Leo VARADKAR
Fergus O'DOWD

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport
Staatsminister mit Zuständigkeit für das NewEra Project
(Ministerium für Kommunikation, Energie und
Naturressourcen und Ministerium für Umwelt,
Angelegenheiten der Gemeinschaft und örtliche
Selbstverwaltung)

Griechenland:

Mavroudis VORIDIS
Andreas PAPASTAVROU

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Spanien:

José BLANCO LOPEZ
José Pascual MARCO MARTINEZ

Minister für Infrastruktur und Verkehr
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Frankreich:

Thierry MARIANI

Philippe LEGLISE-COSTA

Minister für Verkehr bei der Ministerin für Ökologie,
nachhaltige Entwicklung, Verkehr und Wohnungsbau
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Italien:

Corrado PASSERA

Vincenzo GRASSI

Minister für Wirtschaftsentwicklung, Infrastruktur und
Verkehr
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Zypern:

Efthemios FLOURENTZOU
Alecios MICHAELIDES

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten
Stellvertretender Staatssekretär

Lettland:

Juris ŠTĀLMEISTARS

Stellvertreter der Ständigen Vertreterin

Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und
Kommunikation

Luxemburg:

Claude WISELER
François BILTGEN

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur
Minister der Justiz, Minister für den öffentlichen Dienst
und die Verwaltungsreform, Minister für Hochschulwesen
und Forschung, Minister für Kommunikation und Medien,
Minister für Kultusangelegenheiten

Ungarn:

Tamás Iván KOVÁCS

Stellvertretender Staatssekretär für EU- und internationale
Angelegenheiten, Ministerium für nationale Entwicklung**Malta:**

Patrick MIFSUD

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Niederlande:

Derk OLDENBURG

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Österreich:

Doris BURES

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und
Technologie**Polen:**

Sławomir NOWAK

Minister für Verkehr, Bauwesen und maritime
Angelegenheiten

Michał BONI

Minister für Verwaltung und Digitalisierung

Maciej JANKOWSKI

Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen
und maritime Angelegenheiten

Magdalena GAJ

Unterstaatssekretärin, Ministerium für Verwaltung und
Digitalisierung**Portugal:**

Álvaro SANTOS PEREIRA

Minister für Wirtschaft und Beschäftigung

Sérgio MONTEIRO

Staatssekretär für öffentliche Arbeiten, Verkehr und
Kommunikation

Pedro COSTA PEREIRA

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Rumänien:

Valerian VREME

Minister für Kommunikation und die
Informationsgesellschaft

Alexandru NAZARE

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Slowenien:

Uroš VAJGL

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Slowakei:

Jan HUDACKÝ

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und
Regionalentwicklung**Finnland:**

Merja KYLLÖNEN

Ministerin für Verkehr

Marja RISLAKKI

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministerin für Infrastruktur

Anna-Karin HATT

Ministerin für Informationstechnologie und regionale
Angelegenheiten**Vereinigtes Königreich:**

Justine GREENING

Economic Secretary

Ed VAIZEY

Minister für Kultur, Kommunikation und die
Kreativwirtschaft**Kommission:**

Siim KALLAS

Vizepräsident

Neelie KROES

Vizepräsidentin

Antonio TAJANI

Vizepräsident

Die Regierung des beitretenden Staates war wie folgt vertreten:

Kroatien:

Irena ANDRASSY

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

ERÖRTERTE PUNKTE

LANDVERKEHR

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Der Rat erzielte eine politische Einigung über den Entwurf einer Richtlinie über einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (Dok. [17324/11](#)). Er bestätigte damit seine allgemeine Ausrichtung vom Juni dieses Jahres und passte gleichzeitig den Wortlaut einiger Bestimmungen an, um den vom Europäischen Parlament angenommenen Abänderungen Rechnung zu tragen.

Allerdings stimmten zwei Delegationen dem Text nicht zu. Nach Auffassung einer Delegation ist die Auflage, wonach ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der zu einer beherrschenden Stellung innehabenden Stelle gehört, organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig sein muss, zu bürokratisch. Auch sprach sie sich dagegen aus, dass ungenutzte Einrichtungen von Eisenbahnunternehmen verleast werden müssen. Nach dem Dafürhalten einer zweiten Delegation ist der von dem Text abgesteckte Rechtsrahmen zu starr und trägt den besonderen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten nicht hinreichend Rechnung. Eine weitere Delegation enthielt sich angesichts ihrer Bedenken gegen die Entgeltregeln für Infrastrukturen der Stimme.

Die politische Einigung wird in Form eines nach der rechtlichen und sprachlichen Überprüfung festgelegten Standpunkt in erster Lesung förmlich festgeschrieben. Der Rat wird sich jedoch bereits um die Aufnahme von Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament bemühen, mit dem Ziel einer Einigung auf einen endgültigen Text, der von den beiden Organen in zweiter Lesung anzunehmen ist.

Bei dem Richtlinienentwurf handelt es sich um eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets – d.h. von 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) –, durch das die schrittweise Öffnung des Eisenbahnsektors für den Wettbewerb auf europäischer Ebene eingeleitet wurde.

Mit der Neufassung soll der Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnsektor vereinfacht, präzisiert und modernisiert werden, um so den Wettbewerb auszuweiten, die Überwachung des Marktes zu verstärken und die Bedingungen für Investitionen in diesem Sektor zu verbessern. Zu diesem Zweck werden mit der Neufassung die drei Richtlinien sowie die im Laufe der Zeit an ihnen vorgenommenen Änderungen in einem einzigen Text zusammengeführt, in den gleichzeitig einige weitere Abänderungen einfließen:

- Der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen wird verstärkt, 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. Damit ein diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet ist, muss laut der Neufassung ein Betreiber von Serviceeinrichtungen, der Teil einer Stelle ist, die im betreffenden Schienenverkehrsmarkt eine beherrschende Stellung innehat, bis zu einem gewissen Grad von dieser Stelle unabhängig sein. Dies setzt eine Trennung der Rechnungsführung sowie die Unabhängigkeit in Organisations- und Entscheidungsfragen voraus, wenngleich es nicht der Gründung einer separaten juristischen Person bedarf.

- Die Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsstellen und ihre Befugnisse – zum Beispiel hinsichtlich der Verhängung von Sanktionen oder der Anordnung von Prüfungen – werden gestärkt. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen in länderübergreifenden Fragen. Dadurch wird dazu beigetragen, diskriminierende Hürden beim Zugang zu Eisenbahnverkehrsleistungen abzubauen und das reibungslose Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes zu gewährleisten.
- 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 – einschließlich der Verringerung von Lärmemissionen – zu bieten.

Der Vorschlag für die Neufassung war von der Kommission im September 2010 vorgelegt worden (Dok. [13789/10](#)). Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 16. November 2011 festgelegt (Dok. [16805/11](#)).

Fahrtenschreiber-Verordnung

Der Rat verständigte sich auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zu einem neuen Verordnungsentwurf, der Vorschriften für die Bauart, den Einbau, die Benutzung und die Prüfung von Fahrtenschreibern enthält (Dok. [18148/11](#)). Fahrtenschreiber werden im Straßenverkehr eingesetzt, um die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, angemessener Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und eines fairen Wettbewerbs zwischen den Transportunternehmen überwachen zu können. Durch den neuen Verordnungsentwurf, durch den die Fahrtenschreiber-Verordnung von 1985 ersetzt wird, sollen mithilfe des umfassenden Einsatzes neuer Technologien und der Einführung einiger neuer Regelungen ein Betrug erschwert und der Verwaltungsaufwand verringert werden.

Der Vorschlag, die Fahrerkarte für den Fahrtenschreiber in den Führerschein zu integrieren, fand keinen Eingang in die partielle allgemeine Ausrichtung. Über diese Bestimmung wird zu einem späteren Zeitpunkt beraten, parallel zum unlängst von der Kommission vorgelegten Vorschlag zur Änderung der Führerschein-Richtlinie (Dok. [16842/11](#)), der ebenfalls vorsieht, die Funktionen der Fahrerkarte in den Führerschein zu integrieren.

Bei dem vereinbarten Text handelt es sich um einen Kompromiss, der vom Vorsitz eingebracht und von einer breiten Mehrheit der Delegationen unterstützt wurde. Allerdings hegen einige Delegationen noch immer Vorbehalte gegen bestimmte Vorgaben. So wünscht eine Delegation, die Befreiungen von der Pflicht zum Einsatz eines Fahrtenschreibers dahin gehend auszuweiten, dass der Radius der ausgenommenen Transporte auf 150 km erweitert wird. Nach Auffassung einiger Delegationen sollte keinerlei Harmonisierung von Sanktionen vorgesehen werden, weshalb sie es vorziehen würden, die Bestimmung zu streichen, der zufolge die Sanktionen den Kategorien von Verstößen entsprechen müssen, die in der Richtlinie über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr definiert sind.

Die partielle allgemeine Ausrichtung sieht folgende Eckpunkte vor:

In technischer Hinsicht soll die gegenwärtige manuelle Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts durch eine automatische Aufzeichnung mittels satellitengestützter Positionsbestimmung ersetzt werden. Außerdem wird es die Fernübertragung von Daten des Fahrtenschreibers, der grundlegende Informationen über die Einhaltung der Vorschriften liefert, ermöglichen, dass Manipulation oder Missbrauch des Fahrtenschreibers frühzeitig erkannt werden und somit die Kontrolleure Straßenkontrollen gezielter durchführen und so unnötige Kontrollen vermeiden können. Allerdings werden die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sicherzustellen, dass ihre Kontrollbehörden mit den Geräten ausgerüstet sind, die für eine derartige Früherkennung per Fernkommunikation nötig sind. Ferner kann der Fahrtenschreiber unter bestimmten Voraussetzungen mit einer Schnittstelle ausgestattet werden, durch die seine Integration in intelligente Verkehrssysteme vereinfacht wird.

Zu den vorgesehenen Änderungen gehören ferner strengere Anforderungen an Werkstätten, die für den Einbau und die Kalibrierung von Fahrtenschreibern zuständig sind. Zur Reduzierung der Verwaltungskosten wird die Befreiung von der obligatorischen Fahrtenschreiberbenutzung, die Mitgliedstaaten bestimmten Unternehmen – hauptsächlich kleinen und mittleren Unternehmen – gewähren, erweitert: Für diese Unternehmen wird mit dem neuen Verordnungsentwurf eine Befreiung für Transporte bis zu 100 km eingeführt, während diese Grenze bisher in manchen Fällen bei 50 km lag.

Die Vorschriften treten zwei Jahre nach Veröffentlichung der Verordnung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. Hiervon ausgenommen sind die Bestimmungen hinsichtlich der Zulassung und Kontrolle der Werkstätten sowie der Benutzung von Fahrerkarten, die bereits ein Jahr früher wirksam werden. Obligatorisch werden die "intelligenten Fahrtenschreiber" – d.h. der Einsatz der neuen satellitengestützten Technologie – 40 Monate nach Festlegung der technischen Spezifikationen für die neuen Fahrtenschreiber. Dies dürfte 2017 oder 2018 der Fall sein.

Das Europäische Parlament, das der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat über den Vorschlag noch zu beraten.

SEEVERKEHR

Ausbildung von Seeleuten

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zur Aktualisierung der 2008 erlassenen Richtlinie über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Dok. [18147/11](#)). Damit sollen die jüngsten Änderungen an dem internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) in den EU-Rechtsvorschriften berücksichtigt werden. Mit der Richtlinie aus dem Jahr 2008 wurde dieses Übereinkommen, das von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen wurde und dem alle EU-Mitgliedstaaten als Vertragsparteien angehören, in EU-Recht umgesetzt.

Zwei Delegationen unterstützten zwar die allgemeine Ausrichtung, meldeten aber gewisse Bedenken an. Die erste dieser Delegationen äußerte Vorbehalte zu der Verpflichtung, der Kommission für statistische Zwecke Angaben über Befähigungszeugnisse übermitteln zu müssen. Nach Auffassung der zweiten Delegation bot der Text Raum für Rechtsunsicherheiten, weshalb sie die Kommission ersuchte, dieses Problem bei einer künftigen Neufassung der STCW-Richtlinie der EU anzugehen.

Die Änderungen am STCW-Übereinkommen, die 2010 von der IMO verabschiedet wurden und 2012 in Kraft treten werden (wobei bis 2017 Übergangsbestimmungen gelten), betreffen unter anderem Folgendes:

- aktualisierte Anforderungen in Bezug auf die körperliche Eignung von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) und die Diensttätigkeit einschließlich des Alkoholmissbrauchs;
- die Erstellung neuer Berufsprofile für "Vollmatrosen" und "Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik" und "Schiffsbetriebstechniker";
- Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr für alle Seeleute;
- klarere und einfachere Definitionen von Befähigungszeugnissen sowie
- die Vermeidung betrügerischer Praktiken im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen.

Mit dem Richtlinienentwurf werden diese Änderungen in das EU-Recht aufgenommen, und die STCW-Vorschriften für den Wachdienst werden an die EU-Vorschriften über die Arbeitszeit von Seeleuten angeglichen.

Darüber hinaus wird durch den Richtlinienentwurf der Zeitrahmen, der der Kommission für eine Entscheidung über die Anerkennung der entsprechenden Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme von Nicht-EU-Ländern zur Verfügung steht, von drei auf achtzehn Monate verlängert, da sich die Dreimonatsfrist als nicht praktikabel erwiesen hat. Ferner sieht der Text vor, dass zu statistischen Zwecken Daten über Befähigungszeugnisse für Seeleute zu erheben sind, damit diese Daten in die in dem Sektor zu treffenden politischen Entscheidungen einfließen können.

Der Richtlinienvorschlag ist Teil der "Sozialagenda für den Seeverkehr" der Kommission, die auch eine Mitteilung sowie einen Gesetzgebungsvorschlag hinsichtlich der Durchsetzung des 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) angenommenen Seearbeitsübereinkommens umfassen wird.

Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt zu dem Vorschlag, den die Kommission im September dieses Jahres vorgelegt hat (Dok. [14256/11](#)), noch nicht festgelegt.

Anforderungen in Bezug auf Doppelhüllen für Öltankschiffe

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung bezüglich der Neufassung der 2002 erlassenen Verordnung zur Einführung von Anforderungen in Bezug auf Doppelhüllen für Einhüllen-Öltankschiffe (Dok. [17025/11](#)). Die Neufassung sorgt für mehr Klarheit, indem die an der Verordnung im Laufe der Zeit vorgenommenen Änderungen in einem einzigen Text zusammengeführt werden. An den gegenwärtig geltenden Vorschriften geändert wird allein das Verfahren zur Aktualisierung der Verweisungen auf die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) verabschiedeten Regeln und Entschlüsse, die in der Verordnung aufgeführt werden.

Der Rat und das Europäische Parlament werden der Kommission die Befugnis übertragen, die Nummerierung dieser Verweisungen an etwaige Änderungen der Nummerierung von IMO-Regeln anzupassen. Dieses mit dem Vertrag von Lissabon eingeführte Verfahren soll an die Stelle der derzeitigen Regelung treten, bei der Entscheidungen über Änderungen an besagten Verweisungen von einem Ausschuss getroffen werden, dem Experten der Kommission und der Mitgliedstaaten angehören. Nach Ansicht des Rates genügt es, die Änderungsbefugnis auf Umnummerierungen zu beschränken, da Einhüllen-Öltankschiffe in naher Zukunft außer Dienst gestellt werden und es somit unwahrscheinlich ist, dass die IMO den Inhalt der entsprechenden Regeln ändern wird.

Mit der neu zu fassenden Verordnung wird der Transport von Schwerölen mit Einhüllen-Öltankschiffen von oder nach EU-Häfen verboten; ferner sieht die Verordnung eine beschleunigte Anwendung der Anforderungen in Bezug auf Doppelhüllen oder eine gleichwertige Konstruktion auf Einhüllen-Öltankschiffe gemäß dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung durch Schiffe vor, wobei 2015 als Endtermin hierfür festgelegt wird. Die 2002 erlassene Verordnung war eine Reaktion auf Unfälle von Öltankschiffen und die damit einhergehende Verschmutzung von Gewässern der Union und ihrer Küsten. Hauptziel der Verordnung ist es, im Bereich des Seeverkehrs die Sicherheit zu erhöhen und Umweltverschmutzung zu verhindern, indem Öltankschiffe sicherer gemacht werden.

Das Europäische Parlament, das der Neufassung der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt noch nicht festgelegt.

INTERMODALER VERKEHR

Transeuropäisches Verkehrsnetz

Der Rat nahm Kenntnis von einem Bericht (Dok. [17629/11](#)) des Vorsitzes über den Sachstand hinsichtlich der neuen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Mit den Leitlinien wird eine langfristige Strategie für das TEN-V mit dem Ziel vorgegeben, ein vollständiges und integriertes Verkehrsnetz aufzubauen, das sich über alle Mitgliedstaaten und Regionen erstreckt und die Grundlage für einen ausgewogenen Ausbau aller Verkehrsträger bildet.

Die Vorbereitungsgremien des Rates haben erst kürzlich ihre Beratungen über die von der Kommission vorgeschlagenen Leitlinien (Dok. [15629/11](#)) aufgenommen. Zwar unterstützten die Mitgliedstaaten generell den Vorschlag, eine Zwei-Ebenen-Struktur einzuführen, bei der zwischen einem vorrangig zu errichtenden Kernnetz und einem Gesamtnetz unterschieden wird, doch bedürfen andere Aspekte des Leitlinienvorschlags noch weiterer Erörterungen. Die wesentlichen Bedenken der Mitgliedstaaten sind in dem Bericht des Vorsitzes wiedergegeben. Zahlreiche Delegationen äußerten sich zu den wichtigsten Fragen:

Als problematisch betrachteten mehrere Mitgliedstaaten die finanziellen Folgen, insbesondere die hohen Kosten, die gemäß den Leitlinien mit der Erfüllung der an die einzelnen Verkehrsträger – vor allem an den Schienenverkehr – gestellten Anforderungen verbunden sind.

Nach Auffassung mehrerer Delegationen muss das Recht der Mitgliedstaaten gewahrt bleiben, über die Vorhaben zu entscheiden, die in ihrem Hoheitsgebiet verwirklicht werden sollen.

Das in dem Vorschlag enthaltene Konzept der Kernnetzkorridore wurde von mehreren Mitgliedstaaten unterstützt, diverse andere Mitgliedstaaten äußerten sich jedoch kritisch oder meldeten Klärungsbedarf an. Die Verwaltung der Korridore wurde ebenfalls als wichtiger Punkt für weitere Beratungen genannt. Zudem wurde hervorgehoben, dass eine Zunahme des Verwaltungsaufwands vermieden werden müsse.

Verschiedene Mitgliedstaaten merkten des Weiteren an, wie wichtig die Verkehrsverbindungen zu Nachbarländern sind, die nicht der EU angehören.

Angesprochen wurden ferner die von der Kommission vorgeschlagenen verbindlichen Terminvorgaben für den Aufbau des Kernnetzes bzw. des Gesamtnetzes sowie die von der Kommission für die Leitlinien gewählte Rechtsform einer Verordnung, die direkt an alle potenziellen Akteure (einschließlich der regionalen und der lokalen Behörden sowie privater Stellen) gerichtet ist, statt – wie im Fall der derzeit geltenden Leitlinien – einen Beschluss vorzusehen, der nur an die Mitgliedstaaten gerichtet wäre.

Der Rat beauftragte seine Vorbereitungsgremien, die Beratungen über die vorgeschlagenen Leitlinien, die vom Rat und vom Europäischen Parlament angenommen werden müssen, fortzusetzen.

Die Leitlinien enthalten Vorgaben für die Verwaltung der Infrastruktur, die Prioritäten für den Ausbau des TEN-V-Netzes sowie Durchführungsmaßnahmen. Sie bilden den Rahmen für die Bestimmung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, mit denen ein Beitrag zum Ausbau des Netzes geleistet wird. Gegenstand solcher Vorhaben können die Schaffung, Instandhaltung, Wiederherstellung oder Aufrüstung von Infrastruktur bei sämtlichen Verkehrsträgern sowie Maßnahmen zur Förderung einer ressourcenschonenden Infrastrukturnutzung sein.

Die im Kommissionsvorschlag dargelegte neue Zwei-Ebenen-Struktur des Netzes weist folgende Hauptmerkmale auf:

Das Gesamtnetz, das bis Ende 2050 fertiggestellt werden soll, wird aus allen vorhandenen und geplanten TEN-V-Infrastrukturen bestehen, die den Anforderungen der Leitlinien – u. a. im Hinblick auf den schonenden Umgang mit Ressourcen, die Umweltverträglichkeit und technische Aspekte – entsprechen.

Das bis Ende 2030 zu errichtende Kernnetz besteht aus den Teilen des Gesamtnetzes, die aus europäischer Sicht von größter strategischer Bedeutung sind und beispielsweise der Herstellung noch fehlender grenzüberschreitender Verbindungen, der Beseitigung der Hauptengpässe und dem Aufbau multimodaler Knoten dienen. Es wird zusätzliche Anforderungen zu erfüllen haben und mit Hilfe von multimodalen **Netzkorridoren** verwirklicht, die sich auf mindestens drei – oder in begründeten Ausnahmefällen zwei – unterschiedliche Verkehrsträger und auf mindestens drei Mitgliedstaaten erstrecken. Diese Korridore werden eine Plattform für Kapazitätsmanagement, Investitionen, Einführung interoperabler Verkehrsmanagementsysteme sowie für Errichtung und Koordinierung multimodaler Umschlaganlagen bieten. Die beteiligten Mitgliedstaaten werden für jeden Korridor eine Plattform einrichten, die für das Management und die koordinierte Verwirklichung des Korridors zuständig ist. Geleitet werden die Plattformen jeweils von einem europäischen Koordinator, der von der Kommission ernannt wird.

Der Aufbau des Gesamtnetzes und des Kernnetzes ist den Karten in den Anhängen zu diesem Vorschlag zu entnehmen (Addenda zu Dok. [15629/11](#)). Die Liste der vorgeschlagenen Vorhaben für das Kernnetz ist in Teil I des Anhangs zum Vorschlag für die Fazilität "Connecting Europe" (Dok. [16176/11](#)) enthalten.

Die ersten Leitlinien zur TEN-V-Politik wurden 1996 angenommen und 2004 überarbeitet. Im Jahr 2010 wurden sie durch Karten zu den zehn neuen Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind, ergänzt. Mit der gegenwärtigen Überprüfung sollen die bestehenden Hauptprobleme angegangen werden: fehlende Verbindungen, insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, infrastrukturelle Unterschiede zwischen und in den Mitgliedstaaten, unzureichende multimodale Anschlüsse, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen sowie mangelnde Interoperabilität.

SONSTIGES (Verkehr)

Flughafenpaket

Der Rat nahm Kenntnis von der Vorstellung von drei Legislativvorschlägen durch die Kommission, die mit verschiedenen Bereichen von Tätigkeiten an Flughäfen im Zusammenhang stehen: Bodenabfertigungsdienste (Dok. [18008/11](#)), Zuweisung von Zeitnischen (Dok. [18009/11](#)) und Vorschriften zur Lärminderung (Dok. [18010/11](#)). Mit dem Paket, das außerdem eine Mitteilung zur Flughafenpolitik (Dok. [18007/11](#)) umfasst, sollen zwei große Herausforderungen angegangen werden: Flughafenkapazitäten und die Qualität der auf Flughäfen erbrachten Dienstleistungen. Insgesamt soll das Paket zur Verwirklichung der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum beitragen.

Für den künftigen dänischen Vorsitz ist das Flughafenpaket eines der vorrangigen Dossiers.

Einheitlicher europäischer Luftraum

Der Vorsitz informierte den Rat über die Ergebnisse einer hochrangigen Konferenz über die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und seine Ausdehnung auf Drittländer, die am 28. November 2011 in Warschau stattfand (Dok. [18108/11](#)). Die Teilnehmer der Konferenz unterstrichen die Notwendigkeit, die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums voranzutreiben und verstärkt mit den Nachbarstaaten der EU zusammenzuarbeiten, damit der einheitliche Luftraum über die Grenzen der Union hinaus ausgedehnt werden kann. Außerdem wurde darauf hingewiesen, wie wichtig die Errichtung von SESAR (Single European Sky ATM Research) – der technischen Säule des einheitlichen europäischen Luftraums – ist.

Darüber hinaus nahm der Rat Kenntnis von den Informationen der Kommission über die Umsetzung des Regelungsrahmens für den einheitlichen Luftraum (Dok. [18291/11](#)). Die Kommission verwies die Minister auf ihren diesbezüglichen Bericht, der im November veröffentlicht wurde (Dok. [16582/11](#)), und hob hervor, dass 2012 ein entscheidendes Jahr für die Errichtung des einheitlichen europäischen Luftraums sein werde. Dabei gelte es, in einer Reihe von Bereichen wichtige Herausforderungen zu meistern: die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB), bei denen zwei oder mehr Mitgliedstaaten zusammengefasst werden, um das Flugverkehrsmanagement zu verbessern; die Verbesserung der Leistungspläne; das Netzmanagement sowie Vorbereitungen für die Errichtung von SESAR.

Des Weiteren informierten die bulgarische und die rumänische Delegation den Rat über die Einrichtung eines funktionalen Luftraumblocks für den Donauraum (DANUBE), der den rumänischen und den bulgarischen Luftraum umfasst. Die beiden Länder unterzeichneten die Einigung über die Einrichtung dieses funktionalen Luftraumblocks am selben Tag am Rande der Ratstagung (Dok. [18299/11](#)).

Flugsicherheitsmanagement

Die Kommission stellte dem Rat ihren neuen Ansatz für das Flugsicherheitsmanagement in Europa vor: weg vom Regulieren und Reagieren hin zu einem vorausschauenden, risikoorientierten Sicherheitsmanagementsystem, das sich auf die Fachkompetenz und die Zusammenarbeit aller Luftfahrtakteure aus der gesamten EU stützen wird (Dok. [18057/11](#)). Eingehende Informationen über diesen Ansatz finden sich in der Mitteilung der Kommission zu einem europäischen Flugsicherheitsmanagementsystem (Dok. [16210/11](#)).

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 2010 gebilligt hatte. Die Kommission stellte insbesondere die in drei Bereichen abgeschlossenen Arbeiten heraus: eine gemeinsame Methodik für die Bewertung von Sicherheitsrisiken, die Kontrolle von Fracht sowie die Übermittlung von Daten über Fracht, die in die EU eingeführt wird.

Emissionshandel im Luftfahrtsektor

Die Kommission unterrichtete die Minister über den aktuellen Sachstand in Bezug auf die Anwendung des EU-Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (ETS) auf die Luftfahrt ab dem 1. Januar 2012 sowie auf die Beziehungen zu Drittstaaten, die gegen die Einbeziehung der internationalen Luftfahrt in das EU-ETS sind. Die Kommission wird die laufenden bilateralen Gespräche mit den betreffenden Ländern fortführen und parallel dazu darauf drängen, dass im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Fortschritte im Hinblick auf eine globale Lösung in dieser Frage erzielt werden.

Europäische Satellitennavigationsprogramme

Die Kommission stellte den Ministern ihren Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau und den Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme EGNOS und Galileo vor (Dok. [17844/11](#)). Durch die vorgeschlagene Verordnung, die die Verordnung (EG) Nr. 683/2008 ersetzt, werden insbesondere die Regeln für die Finanzierung und Lenkung der Programme im Zeitraum 2014-2020 festgelegt.

Verkehrsministertagung mit den Ländern der Östlichen Partnerschaft

Der Vorsitz informierte den Rat über die Tagung der Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten, der sechs Länder der Östlichen Partnerschaft (Belarus, Ukraine, Moldau, Georgien, Armenien und Aserbaidschan) und Kroatiens, die am 24./25. Oktober 2011 in Krakau (Polen) stattfand. Auf der Konferenz bot sich den Partnern die Gelegenheit, ihre Erwartungen bezüglich der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich zu äußern, die jeweiligen Rollen bei der Verwirklichung der Partnerschaft zu erörtern und darüber zu beraten, wie die Verkehrsinfrastrukturverbindungen zwischen ihnen verbessert werden können. Die Konferenz setzte zudem einen Verkehrsausschuss für die Östliche Partnerschaft ein und nahm eine gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich an (Dok. [16406/11](#)).

Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes

Die dänische Delegation stellte das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Bereich Verkehr vor, das ganz im Zeichen des "grünen Wachstums" steht. Der künftige dänische Vorsitz wird die laufende Arbeit an den Dossiers, mit denen der Rat derzeit befasst ist, fortsetzen und sich insbesondere in Bezug auf die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets um eine Einigung mit dem Europäischen Parlament in zweiter Lesung bemühen. Auf seiner Agenda steht außerdem die Aufnahme der Beratungen über die unlängst von der Kommission unterbreiteten Vorschläge – wie das Flughafenpaket und die Vorschläge zu Führerscheinen und den Satellitennavigationsprogrammen – wie auch über den erwarteten Vorschlag zur Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens. Den TEN-V-Leitlinien und dem Flughafenpaket – vor allem den Vorschlägen zu den Bodenabfertigungsdiensten und zur Lärminderung – wird dabei hohe Priorität eingeräumt.

TELEKOMMUNIKATION

Mehrjahresprogramm für die Funkfrequenzpolitik

In einer öffentlichen Aussprache nahm der Rat im Hinblick auf den Entwurf eines Beschlusses über ein Mehrjahresprogramm für die Funkfrequenzpolitik seinen Standpunkt in erster Lesung und die dazugehörige Begründung an (Dok. [16226/11](#) + [ADD 1](#)). Die belgische Delegation enthielt sich der Stimme.

Der angenommene Text war in Trilogsitzungen zwischen dem polnischen Vorsitz, dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission ausgehandelt worden. Der Standpunkt des Rates wird dem Europäischen Parlament übermittelt, das diesen auf seiner Plenartagung im Februar 2012 billigen dürfte.

Mit dem vorgeschlagenen Programm sollen politische Orientierungen und Ziele für die strategische Planung und Harmonisierung der Frequenznutzung zur Gewährleistung des Funktionierens des Binnenmarkts vorgegeben werden. Das Programm betrifft alle Politikbereiche der Union, in denen Funkfrequenzen genutzt werden, wie elektronische Kommunikation, Forschung, technologische Entwicklung und Raumfahrt, Verkehr, Energie und audiovisuelle Medien.

Mit dem neuen Programm sollen insbesondere folgende politische Ziele erreicht werden:

- Förderung einer effizienten Frequenzverwaltung und -nutzung;
- rechtzeitige Zuteilung eines ausreichenden und geeigneten Frequenzspektrums zur Unterstützung der politischen Ziele der EU; zu diesem Zweck sollte alles daran gesetzt werden, auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme der bestehenden Frequenznutzung bis spätestens 2015 mindestens 1200 MHz an geeigneten Frequenzen zu ermitteln;
- Überwindung der digitalen Kluft und Beitrag zu den Zielen der Digitalen Agenda für Europa, indem dazu beigetragen wird, dass bis 2020 alle EU-Bürger einen Breitbandzugang mit einer Übertragungsgeschwindigkeit von mindestens 30 Mbit/s nutzen können;
- Übernahme einer Spitzenposition im Bereich der drahtlosen elektronischen Breitbandkommunikationsdienste durch die EU, indem Frequenzen in kosteneffizienten Bändern in einem Umfang freigegeben werden, der dafür ausreicht, die breite Verfügbarkeit dieser Dienste sicherzustellen;
- Förderung von Innovation und Investitionen;
- Aufrechterhaltung und Entwicklung eines wirksamen Wettbewerbs, insbesondere im Bereich der elektronischen Kommunikationsdienste;
- Verringerung der Fragmentierung und vollständige Ausschöpfung des Potenzials des Binnenmarkts zur Förderung des Wirtschaftswachstums und der Nutzung von Größenvorteilen in der EU.

Der Beschluss sieht eine Bestandsaufnahme der bestehenden Frequenznutzung für kommerzielle und öffentliche Zwecke vor. Verwaltet wird die Bestandsaufnahme von der Kommission, die bis Juli 2013 entsprechende Durchführungsrechtsakte erlassen soll, um die Vorgehensweise und die Formate für die Erhebung und Bereitstellung von Daten durch die Mitgliedstaaten zu entwickeln.

Die Kommission wird dem Rat und dem Parlament spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Beschlusses Bericht über seine Durchführung erstatten und bis zum 31. Dezember 2015 seine Anwendung überprüfen.

Roamingverordnung

Der Rat nahm in öffentlicher Aussprache Kenntnis von einem Sachstandsbericht (Dok. [17900/11](#)) über den Entwurf einer Roamingverordnung und erörterte den diesbezüglichen Vorschlag auf der Grundlage eines vom Vorsitz erstellten Fragenkatalogs (Dok. [17751/1/11](#)).

Ziel des Vorschlags (Dok. [12639/1/11](#)) ist die Änderung der geltenden Verordnung durch die Aufnahme wettbewerbsfördernder struktureller Maßnahmen und die Verlängerung ihrer Geltungsdauer bis zum 30. Juni 2022. Mit den vorgeschlagenen strukturellen Maßnahmen sollen die Probleme in Angriff genommen werden, die für die hohen Roamingpreise verantwortlich sind: fehlender Wettbewerb und zu wenige Wahlmöglichkeiten für den Verbraucher. Dazu sollen der Markt für verschiedene Anbieterkategorien geöffnet, der Verbraucher für die Roamingpreise sensibilisiert und seine Wahlmöglichkeiten dadurch erweitert werden, dass er Roaming auch als selbständigen Dienst in Anspruch nehmen kann.

Die geltende Roamingverordnung läuft zum 30. Juni 2012 aus. Der künftige dänische Vorsitz wird darauf hinarbeiten, Anfang 2012 eine Einigung mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung zu erzielen.

Mit dem Sachstandsbericht des Vorsitzes sollen die Minister über die Ergebnisse der bisherigen Beratungen informiert sowie Fragen benannt werden, die einer eingehenderen Erörterung bedürfen.

Die Gruppe "Telekommunikation und Informationsgesellschaft" befasste sich mit dem Vorschlag auf der Grundlage von drei Themenbündeln, die die Hauptelemente des Vorschlags betreffen: strukturelle Maßnahmen, Preisobergrenzen sowie Transparenz, Schutzklauseln und Überwachung. Die Mehrheit der Delegationen begrüßte den Vorschlag. Die meisten Delegationen wünschten sich jedoch mehr Klarheit in Bezug auf den genauen Geltungsbereich der Verpflichtung zur Gewährung des Vorleistungszugangs und stellten Fragen zur technischen und praktischen Durchführbarkeit der Entkopplung von nationalen Mobilfunkdiensten und internationalen Roamingdiensten sowie zur Umsetzung des Zeitrahmens der in der Verordnung angeführten besonderen Maßnahmen. Zudem äußerten die Delegationen einige Bedenken, was die Höhe der vorgeschlagenen Preisobergrenzen und die Spanne zwischen den Preisobergrenzen der Vorleistungs- und der Endkundenebene anbelangt.

Die erste, im Juni 2007 erlassene Verordnung über das Roaming deckte nur den Sprachverkehr ab. Sie wurde im Juni 2009 dahin gehend geändert, dass ihr Geltungsbereich auch auf die Regelung von SMS-Diensten und Datenroamingdiensten auf Vorleistungsebene ausgeweitet wird. Die Geltungsdauer der Verordnung wurde bis zum Juni 2012 verlängert.

Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit

Der Rat nahm in öffentlicher Aussprache Kenntnis von einem Sachstandsbericht (Dok. [18156/11](#)) in Bezug auf den Entwurf einer Verordnung über die Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit (ENISA).

Der Kommissionsvorschlag zielt auf eine Stärkung und Modernisierung der ENISA und auf die Erteilung eines neuen Mandats für einen Zeitraum von fünf Jahren ab. Das derzeitige Mandat der ENISA endet am 13. September 2013.

Der Sachstandsbericht des Vorsitzes gibt einen Überblick über die Beratungen über dieses Dossier unter polnischem Vorsitz.¹ Die Frage der Laufzeit des Mandats der Agentur ist weiterhin offen. Mehrere Delegationen stimmten einem befristeten Mandat zu (wobei auch eine längere als die von der Kommission vorgeschlagene Mandatsdauer von fünf Jahren in Betracht käme), während sich andere Delegationen für ein unbefristetes Mandat aussprachen. Der polnische Vorsitz schlug neue Aufgaben für die Agentur vor. Insbesondere sollte sie die freiwillige Zusammenarbeit zwischen Computer Security Incident Response Teams (CSIRTs)/Computer Emergency Response Teams (CERTs) unterstützen und fördern sowie eine unterstützende Rolle bei der Durchführung von Sensibilisierungsmaßnahmen hinsichtlich der Netz- und Informationssicherheit spielen. Was die internationale Zusammenarbeit anbelangt, so sollte die Agentur dem Vorschlag des Vorsitzes zufolge zu den Bemühungen der EU um eine Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen beitragen, vor allem durch die Förderung der Teilnahme an internationalen Übungen im Bereich der Netz- und Informationssicherheit.

Es wird erwartet, dass das Europäische Parlament seine erste Lesung dieses Vorschlags zu Beginn des Jahres 2012 abschließt.

Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission ist in Dokument [14358/10](#) enthalten.

Offenes Internet und Netzneutralität

Der Rat nahm Schlussfolgerungen zum Thema "Offenes Internet und Netzneutralität in Europa" an (Dok. [17904/11](#)).

Die Grundlage für diese Schlussfolgerungen bildete die diesbezügliche Mitteilung der Kommission vom April 2011 (Dok. [9350/11](#)). Mit der Mitteilung soll der Zusage der Kommission nachgekommen werden, "der Erhaltung des offenen und neutralen Charakters des Internets hohe Bedeutung" beizumessen und dem Willen der Mitgesetzgeber, "jetzt die Netzneutralität als politisches Ziel und als von den nationalen Regulierungsbehörden zu fördernden Regulierungsgrundsatz festzuschreiben", umfassend Rechnung zu tragen. Diese Zusage wurde in einer Erklärung zur Netzneutralität formuliert, als 2009 das Telekommunikationspaket angenommen wurde (siehe *Amtsblatt C 308 vom 18.12.2009*, S. 2).

¹ Der belgische Vorsitz hatte seinen diesbezüglichen Sachstandsbericht im Dezember 2010 vorgelegt (Dok. [16835/10](#)), der ungarische Vorsitz im Mai 2011 (Dok. [10296/11](#)).

In seinen Schlussfolgerungen hob der Rat unter anderem hervor, dass es gilt, den offenen und neutralen Charakter des Internets zu bewahren und die Netzneutralität als politisches Ziel zu betrachten. Er begrüßte die Absicht der Kommission, auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) zu prüfen, ob strengere Maßnahmen erforderlich sind, und erforderlichenfalls zusätzliche Leitlinien zur Netzneutralität zu veröffentlichen. Ferner begrüßte er die Zusage der Kommission, die Umsetzung des EU-Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsnetze und -dienste zu überwachen und spätestens 2012 einen Kodex der bestehenden EU-Online-Rechte herauszugeben.

Die Kommission wird unter anderem ersucht, gemeinsam mit dem GEREK die in den Mitgliedstaaten auftretenden Diskrepanzen zwischen den in der Werbung angegebenen und den tatsächlichen Übertragungsgeschwindigkeiten zu untersuchen und dem Rat und dem Parlament diesbezüglich spätestens 2012 Bericht zu erstatten. Außerdem wird die Kommission ersucht, zusätzliche Informationen über bewährte Verfahren der Datenverkehrssteuerung zu übermitteln und dabei auch auf die Frage einzugehen, wie den Anforderungen der globalen Diensteanbieter in Bezug auf Qualität und Preis der Dienste entsprochen werden kann.

SONSTIGES (Telekommunikation)

Digitale Agenda für Europa

Die Kommission informierte den Rat über den Sachstand bei der Verwirklichung der Digitalen Agenda.

Ministerkonferenz "Perspektiven für die Entwicklung des elektronischen Kommunikationsmarkts in der EU"

Der Vorsitz informierte den Rat über die Ministerkonferenz "Perspektiven für die Entwicklung des elektronischen Kommunikationsmarkts in der EU", die am 19./20. Oktober 2011 in Warschau stattfand (Dok. [18159/11](#)).

Sechste Ministerkonferenz zum Thema eGovernment

Der Vorsitz informierte die Minister über die sechste Ministerkonferenz zum Thema eGovernment, die am 17./18. November 2011 in Poznań stattfand (Dok. [18290/11](#)).

Universaldienst im Bereich der elektronischen Kommunikation

Die Kommission erläuterte dem Rat ihre Mitteilung über die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation zur Rolle des Universaldienstes im Bereich der elektronischen Kommunikation (Dok. [17466/11](#)).

Offene Daten

Im Rahmen einer öffentlichen Aussprache erläuterte die Kommission dem Rat ihre Mitteilung "Offene Daten: Ein Motor für Innovation, Wachstum und transparente Verwaltung", den Entwurf eines Beschlusses über die Weiterverwendung von Informationen der Kommission sowie den Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors.

Fazilität "Connecting Europe"

Im Rahmen einer öffentlichen Aussprache stellte die Kommission dem Rat ihren Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG (Dok. [16006/11](#)) vor.

Rechtsrahmen für die elektronische Kommunikation

Die Kommission informierte den Rat über den Sachstand in Bezug auf die Umsetzung des Rechtsrahmens für die elektronische Kommunikation (Dok. [18169/11](#)).

Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes

Die dänische Delegation stellte das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Bereich Telekommunikation vor. Im Mittelpunkt werden insbesondere die Roamingverordnung, der Vorschlag für die Fazilität "Connecting Europe", die Richtlinie über Informationen des öffentlichen Sektors, die ENISA-Verordnung sowie die bevorstehende Überarbeitung der Richtlinie über die elektronische Unterschrift (eSignature) stehen.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

Abkommen mit den Vereinigten Staaten über die Förderung und Nutzung von Galileo- und GPS-Navigationssystemen

Der Rat genehmigte den Abschluss eines Abkommens mit den Vereinigten Staaten, durch das ein Rahmen für die Zusammenarbeit bei der Förderung, Bereitstellung und Nutzung von zivilen Galileo- und GPS-Satellitennavigationssystemen und verbundenen Anwendungen vorgegeben wird (Dok. [11575/11](#)). Im Vorfeld dieses Beschlusses hatten die Mitgliedstaaten ihre entsprechenden internen Verfahren abgeschlossen und das Europäische Parlament hatte seine Zustimmung erteilt.

Das im Juni 2004 unterzeichnete Abkommen, das seit November 2008 vorläufig angewandt wird, zielt insbesondere ab auf die Gewährleistung der Interoperabilität und der Radiofrequenzkompatibilität, des Zugangs zu Signalen, der gegenseitigen Konsultation vor der Festlegung von Standards und Zertifizierungs-, Lizenz- oder technischen Anforderungen sowie der Nicht-Diskriminierung beim Handel mit Waren und einschlägigen Dienstleistungen.

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

Der Rat verabschiedete zwei Beschlüsse (Dok. [8663/11](#) + [16974/2/11 REV 2](#)) über den Beitritt der Europäischen Union zum Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See. Das Europäische Parlament hatte hierzu zuvor seine Zustimmung erteilt. In den Beschlüssen, von denen einer die unter das Protokoll fallenden Beförderungsangelegenheiten und der andere den zivilrechtlichen Teil des Protokolls betrifft, ist ferner bestimmt, dass die Mitgliedstaaten dem Protokoll möglichst gleichzeitig mit der Union – d.h. bis zum 31. Dezember 2011 – beitreten sollten.

Gegenstand des Protokolls sind Haftungs- und Versicherungsfragen sowie diesbezügliche rechtliche Aspekte. 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.

Nähere Einzelheiten finden sich in der Pressemitteilung Dok. [8395/11](#) (S. 11).

Ausgleichsmechanismus für sibirische Überflüge

Die im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der EU-Mitgliedstaaten billigten Schlussfolgerungen zu einem Ausgleichsmechanismus zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen Luftfahrtunternehmen der EU nach Inkrafttreten einer Vereinbarung mit Russland über die Abschaffung von Gebühren, die an russische Luftfahrtunternehmen für die Nutzung von Transsibirienstrecken zu entrichten sind (siehe Pressemitteilung Dok. [17398/11](#), S. 21).

Dem Ausgleichsmechanismus zufolge zahlen EU-Luftfahrtunternehmen, die neue Überflugfrequenzen gebührenfrei nutzen, Beiträge in einen Fonds, der unter denjenigen EU-Luftfahrtunternehmen aufgeteilt wird, die in der bis zum 1. Januar 2014 dauernden Übergangsphase aufgrund bestehender Abkommen noch Zahlungen an russische Luftfahrtunternehmen zu leisten haben.

Die Vereinbarung mit Russland wird am ersten Tag des Monats nach dem Tag in Kraft treten, an dem der Beschluss über den Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation angenommen wird, was voraussichtlich im Dezember dieses Jahres geschehen wird. Ab diesem Datum – d.h. wahrscheinlich ab 1. Januar 2012 – müssen EU-Luftfahrtunternehmen für neue Frequenzen auf Transsibirienstrecken keine Gebühren mehr entrichten; gleichzeitig werden Zahlungen aufgrund bestehender Überflugabkommen bis spätestens 1. Januar 2014 abgeschafft. Darüber hinaus müssen alle an die russischen Behörden zu entrichtenden Entgelte kostenorientiert und transparent sein und dürfen nicht zu einer Diskriminierung zwischen ausländischen Luftfahrtunternehmen führen.

Statistiken zum Güterkraftverkehr

Der Rat nahm eine Neufassung der aus dem Jahr 1998 stammenden Verordnung über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs an (Dok. [PE 61/11](#)). Mit der Neufassung wird die Verordnung mit dem Vertrag von Lissabon in Übereinstimmung gebracht, was die Übertragung von Durchführungsbefugnissen auf die Kommission anbelangt. Gleichzeitig werden die Änderungen, die im Laufe der Zeit an der Verordnung vorgenommen wurden, in einem einzigen Rechtsakt zusammengeführt.

SOZIALPOLITIK

Statistik über Einkommen und Lebensbedingungen

Der Rat beschloss, den Erlass einer Verordnung der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1177/2003 für die Gemeinschaftsstatistik über Einkommen und Lebensbedingungen nicht abzulehnen (Dok. [14914/11](#)).

Auf die Kommissionsverordnung ist das sogenannte Regelungsverfahren mit Kontrolle anzuwenden. Demzufolge kann die Kommission nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, die Verordnung erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände geltend macht.

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM**Änderung von Anhang IV (Energie) des EWR-Abkommens**

Der Rat nahm einen Beschluss über den im Gemeinsamen EWR-Ausschuss zu vertretenden Standpunkt der EU zur Änderung von Anhang IV (Energie) des EWR-Abkommens an. Durch diese Änderung wird die Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen in das Abkommen einbezogen (Dok. [16720/11](#)).

BESCHÄFTIGUNG**Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung durch Italien**

Der Rat nahm einen Beschluss an, wonach im Rahmen des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) 3,92 Mio. EUR zur Unterstützung derjenigen Arbeitnehmer bereitgestellt werden, die im italienischen Baugewerbe aufgrund des Rückgangs privater Investitionen in Wohngebäude infolge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise entlassen worden sind.

BINNENMARKT**Richtlinie über die Sicherheit von Spielzeug – technische Änderungen**

Der Rat beschloss, den Erlass einer Richtlinie der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2009/48/EG über die Sicherheit von Spielzeug nicht abzulehnen. Zweck der Änderung ist die Anpassung der Migrationsgrenzen für Kadmium.

Auf den Richtlinienentwurf ist das Regelungsverfahren mit Kontrolle anzuwenden. Demzufolge kann die Kommission nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, die Richtlinie erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände geltend macht.

HANDELPOLITIK

Antidumping – Kompressoren – China

Der Rat nahm eine Verordnung zur Präzisierung des Geltungsbereichs der mit der Verordnung Nr. 261/2008 eingeführten endgültigen Antidumpingzölle auf die Einfuhren bestimmter Kompressoren mit Ursprung in China an (Dok. [17055/11](#)).

WIRTSCHAFT UND FINANZEN

Anhebung der Kofinanzierungssätze für EU-Fonds

Der Rat nahm eine Verordnung an, mit der die Sätze für die Kofinanzierung durch EU-Mittel aus den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds für Mitgliedstaaten mit finanziellen Schwierigkeiten vorübergehend angehoben werden (Dok. [66/11](#) + [18038/11 ADD 2](#)). Dies erfolgte im Anschluss an eine Einigung mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung. Durch die neuen Vorschriften soll die Nutzung der im Rahmen der EU-Kohäsionspolitik bereitgestellten Finanzmittel erleichtert werden, so dass die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft, den Arbeitsmarkt und die Bürgerinnen und Bürger abgefedert werden können.

Nach einer Einigung mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung nahm der Rat außerdem eine Verordnung zur Änderung der allgemeinen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds an (Dok. [65/11](#) + [18036/11 ADD 1](#)). Die neue Verordnung zielt hauptsächlich auf mehr Klarheit in der geltenden allgemeinen Verordnung für die Kohäsionspolitik hinsichtlich der Verwendung rückzahlbarer Unterstützung im Zusammenhang mit Finanzierungstechniken im Rahmen der Strukturfonds ab.

Nähere Einzelheiten sind Dokument [18512/11](#) zu entnehmen.

JUSTIZ UND INNERES**Kleiner Grenzverkehr im Gebiet von Kaliningrad**

Der Rat nahm eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1931/2006 bezüglich der Erweiterung des Grenzgebiets auf das Gebiet von Kaliningrad und bestimmte polnische Verwaltungsbezirke an (Dok. [17894/11](#) + [ADD 1](#)).

Durch die vorgeschlagenen Änderungen sollen Grenzübertritte in der zur Russischen Föderation gehörenden Region von Kaliningrad erleichtert werden, einer Region mit nahezu einer Million Einwohnern, die infolge der EU-Erweiterung von 2004 zur einzigen Enklave innerhalb der Union wurde.

Die 2006 erlassene ursprüngliche Verordnung sieht für Personen, die in einem Grenzgebiet leben, eine Ausnahmeregelung zu den allgemeinen Regeln für die Grenzkontrollen nach dem Schengener Grenzkodex vor. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Grenzen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und ihren nicht der EU angehörenden Nachbarländern keine unnötigen Hemmnisse für den Handel, den sozialen und kulturellen Austausch oder die regionale Zusammenarbeit schaffen.

GEMEINSAME SICHERHEITS- UND VERTEIDIGUNGSPOLITIK**Kampf gegen die Seeräuberei am Horn von Afrika**

Der Rat billigte das Konzept für eine neue GSVP-Mission zur Unterstützung des Ausbaus der regionalen maritimen Kapazitäten in den Staaten am Horn von Afrika und im westlichen Indischen Ozean.

Einzelheiten sind Dokument [18321/11](#) zu entnehmen.
