



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



7847/12

(OR. en)

PRESSE 116

PR CO 17

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3156. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

VERKEHR

Brüssel, den 22. März 2012

Präsident

Henrik Dam Kristensen

Minister für Verkehr

(Dänemark)

P R E S S E

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

*Der Rat hat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu den neuen Leitlinien für eine langfristige Strategie für den Aufbau eines **transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)** verständigt. Die Leitlinien enthalten Vorgaben für die Verwaltung der Infrastruktur des TEN-V, die Prioritäten für seinen Ausbau sowie Durchführungsmaßnahmen.*

*Der Rat hat zudem eine allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Richtlinie von 1996 über **Bodenabfertigungsdienste** auf Flughäfen festgelegt. Die neue Regelung soll dafür sorgen, dass es an den großen Flughäfen mehr Dienstleister gibt, und dadurch den Wettbewerb beleben; zudem soll sie durch gemeinsame Mindeststandards, an die sich die Bodenabfertigungsdienstleister halten müssen, eine hohe Dienstqualität sicherstellen.*

INHALT¹

TEILNEHMER	4
-------------------------	----------

ERÖRTERTE PUNKTE

INTERMODALER VERKEHR	6
Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.....	6
LUFTVERKEHR.....	9
Neue Regeln für Bodenabfertigungsdienste	9
Sonstiges	11
Unfall der Costa Concordia und Überprüfung der Sicherheit von Schiffspassagieren.....	11
Emissionshandel im Luftfahrtsektor	11

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE*FISCHEREI*

– Finanzielle Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raums für Mitgliedstaaten mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten.....	12
--	----

BINNENMARKT

– Durchsetzung von Rechten des geistigen Eigentums – Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt.....	13
– Rechnungslegungsstandards – technische Aktualisierung.....	14

LEBENSMITTELRECHT

– Gesundheitsbezogene Angaben und Lebensmittelzusatzstoffe	15
--	----

UMWELT

– Persistente organische Schadstoffe.....	16
---	----

- 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.

TEILNEHMER**Belgien:**

Melchior WATHELET

Staatssekretär für Umwelt, Energie und Mobilität, der
Ministerin des Innern beigeordnet, und Staatssekretär für
Institutionelle Reformen, dem Premierminister
beigeordnet**Bulgarien:**

Kamen KICHEV

Stellvertreter des Ministers für Verkehr,
Informationstechnologie und Kommunikation**Tschechische Republik:**

Pavel DOBEŠ

Minister für Verkehr

Dänemark:

Henrik DAM KRISTENSEN

Jacob HEINSEN

Minister für Verkehr
Ständiger Sekretär**Deutschland:**

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Estland:

Juhan PARTS

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

Griechenland:

Aristeidis BOURDARAS

Generalsekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netze

Spanien:

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Ministerin für öffentliche Arbeiten

Frankreich:

Philippe LEGLISE-COSTA

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Italien:

Mario CIACCIA

Stellvertretender Minister für Infrastruktur und Verkehr

Zypern:

Efthemios FLOURENTZOU

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Lettland:

Aivis RONIS

Minister für Verkehr

Litauen:

Arūnas ŠTARAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und
Kommunikation**Luxemburg:**

Claude WISELER

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

Ungarn:

Pál VÖLNER

Staatssekretär, Ministerium für nationale Entwicklung

Malta:

Austin GATT

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Kommunikation

Niederlande:

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS

Ministerin für Infrastruktur und Umwelt

Österreich:

Doris BURES

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

Maciej JANKOWSKI

Unterstaatssekretär, Ministerium für Infrastruktur

Portugal:

Alvaro SANTOS PEREIRA

Minister für Wirtschaft und Beschäftigung

Rumänien:

Alexandru NAZARE

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Slowenien:

Igor ŠALAMUN

Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

Slowakei:

Peter JAVORCÍK

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Finnland:

Marja RISLAKKI

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Schweden:

Carl von der ESCH

Staatssekretär bei der Ministerin für Infrastruktur

Vereinigtes Königreich:

Theresa VILLIERS

Staatsministerin für Verkehr

Kommission:

Siim KALLAS

Vizepräsident

Die Regierung des beitretenden Staates war wie folgt vertreten:

Kroatien:

Zdenko ANTEŠIĆ

Stellvertretender Minister für maritime Angelegenheiten, Verkehr und Infrastruktur

ERÖRTERTE PUNKTE

INTERMODALER VERKEHR

Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu den neuen Leitlinien für eine langfristige Strategie für den Aufbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), bestehend aus Infrastrukturen für den Schienen-, See-, Luft- und Straßenverkehr sowie die Binnenschifffahrt. Diese allgemeine Ausrichtung (*Dok. [8047/12](#)*) dient als Grundlage für die Gespräche zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament, das den Leitlinien noch zustimmen muss und seinen Standpunkt in erster Lesung noch nicht festgelegt hat.

Nach Erörterung der noch offenen Fragen erklärten die Delegationen mehrheitlich, dass sie kompromissbereit seien und der vom Vorsitz vorgeschlagenen allgemeinen Ausrichtung (*Dok. [7537/12](#)*) mit folgenden Änderungen zustimmen:

In einem neuen Erwägungsgrund wird hervorgehoben, dass die Kommission bei der Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes im Jahr 2023 die nationalen Umsetzungspläne und künftige Erweiterungen berücksichtigen muss.

Die Definition des Begriffs "Vorhaben von gemeinsamem Interesse" wurde leicht geändert und umfasst nunmehr alle Vorhaben, die die Anforderungen des Gesamt- und des Kernnetzes erfüllen.

Die dem Verordnungsentwurf beigefügten Karten, die Aufschluss über den Aufbau des Gesamtnetzes und des Kernnetzes geben, wurden in Bezug auf Italien, Polen und Rumänien geändert. Die Änderungen sind in einer *[separaten Pressemitteilung](#)* aufgeführt und wurden in die Karten in den *[Addenda zu Dok. 8047/12](#)* aufgenommen.

Einige Mitgliedstaaten sind zwar nicht gegen den Text, hätten es jedoch lieber gesehen, wenn weitere Abschnitte ihrer nationalen Infrastruktur in den Karten verzeichnet worden wären, oder sie haben noch Bedenken, was insbesondere die finanziellen Fragen anbelangt. Eine andere Delegation betonte, dass ihrer Forderung, zusätzliche Abschnitte in den Karten zu verzeichnen, nicht ausreichend nachgekommen worden sei. Gemeinsam mit anderen Delegationen äußerte sie die Hoffnung, dass ihre Bedenken bei den anstehenden Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über die vorgeschlagenen Leitlinien berücksichtigt werden.

Mit seiner allgemeinen Ausrichtung hat der Rat den ursprünglichen Kommissionsvorschlag (*Dok. [15629/11](#)*) geändert, um den Bedenken der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, insbesondere bezüglich der Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt und die Wahrung des Rechts der Mitgliedstaaten, über Vorhaben auf ihrem Hoheitsgebiet selbst zu entscheiden.

Nach der jetzt vereinbarten Fassung haben **die Mitgliedstaaten die Möglichkeit** bestimmte Vorhaben **nicht durchzuführen**, wenn ihnen die erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung stehen oder wenn die Vorhaben nicht ausgereift genug sind. Überdies wurde die Überprüfungs-klausel dahingehend geändert, dass die Kommission der wirtschaftlichen Lage und der Haushalts-lage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen hat, wenn sie die Umsetzung der Leitlinien bis Ende Dezember 2023 überprüft.

Während die Mitgliedstaaten mit der vorgeschlagenen neuen Zwei-Ebenen-Struktur einverstanden sind, bei der zwischen einem vorrangig zu errichtenden Kernnetz und einem später zu verwirk-lichenden Gesamtnetz unterschieden wird, wurde das Konzept der **Kernnetzkorridore**, das die Verwirklichung des Kernnetzes erleichtern soll, geändert, um den Verwaltungsaufwand zu ver-ringern und die Hoheitsrechte der Mitgliedstaaten zu wahren. Anstelle der von der Kommission vorgeschlagenen komplizierten Bestimmungen über die Planung und Verwaltung ist nun vorge-sehen, dass die Leitung der Korridore jeweils einem Europäischen Koordinator übertragen wird, der die Aufgabe hat, die Mitgliedstaaten zu unterstützen und einen gemeinsamen Arbeitsplan zu erstellen. Außerdem wurde der Begriff "Korridor" insofern weniger scharf definiert, als nicht mehr genau angegeben ist, wie viele Mitgliedstaaten und wie viele Verkehrsstränge ein Korridor umfasst, und mehr Nachdruck auf Interoperabilität und grenzüberschreitende Verbindungen gelegt wird.

Ferner hat der Rat eine Reihe von **Ausnahmen** von den Anforderungen an die Kernnetzinfrastruk-tur in die Verordnung aufgenommen. So sollen isolierte Schienennetze ausgenommen sein. Auch für die Straßeninfrastruktur und – in Bezug auf bestimmte technische Merkmale – für die Schienen-verkehrsinfrastruktur können in gebührend begründeten Fällen Ausnahmen gewährt werden, etwa dann, wenn sich Infrastrukturinvestitionen aus wirtschaftlicher Sicht (Kosten-Nutzen-Verhältnis) nicht rechtfertigen lassen. Dies gilt auch, wenn eine Anbindung der Flug- und Seehäfen an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen aus materiellen Sachzwängen nicht möglich ist.

Die neue Verordnung soll die geltenden Leitlinien von 1996 ersetzen; diese waren 2004 geändert und 2010 aktualisiert worden, um dem Beitritt der zehn neuen Mitgliedstaaten im Jahr 2004 Rechnung zu tragen. Mit der gegenwärtigen Überprüfung sollen die Hauptprobleme beseitigt werden: fehlende Verbindungen, insbesondere grenzüberschreitende Abschnitte, infrastrukturelle Unterschiede zwischen und in den Mitgliedstaaten, unzureichende multimodale Anschlüsse, verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen sowie mangelnde Interoperabilität.

Die Leitlinien enthalten Vorgaben für die Verwaltung der Infrastruktur, die Prioritäten für den Ausbau des TEN-V sowie Durchführungsmaßnahmen. Sie bilden den Rahmen für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die einen Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten; dabei kann es sich um Vorhaben zur Schaffung, Wiederherstellung oder Aufrüstung der Infrastruktur aller Verkehrsträger handeln sowie um Maßnahmen zur Förderung einer ressourcenschonenden Infrastrukturnutzung.

Das TEN-V soll sich auf sämtliche Mitgliedstaaten und Regionen erstrecken und als Grundlage für den ausgewogenen Ausbau aller Verkehrsträger dienen. Damit wird es dazu beitragen, dass der Binnenmarkt reibungslos funktioniert und der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt in der Union gestärkt wird.

Die Karten, die Aufschluss über den Aufbau des Gesamtnetzes und des Kernnetzes geben, sollen der Verordnung als Anhänge beigefügt werden, wohingegen die Liste der Vorhaben für das Kernnetz in den Anhang der Verordnung für die Fazilität "Connecting Europe" (Kommissionsvorschlag: [16176/11](#)) – das künftige Finanzierungsinstrument für die transeuropäischen Energie-, Telekommunikations- und Verkehrsnetze, über das die Haushaltexperten mit Hilfe von Sachverständigen der betroffenen Sektoren derzeit noch beraten – aufgenommen werden soll.

LUFTVERKEHR

Neue Regeln für Bodenabfertigungsdienste

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Richtlinie von 1996 über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen, beispielsweise Reinigungsdienste und Flugzeugservice oder Fluggast-, Gepäck- oder Frachtabfertigung (*Dok. 8050/12*). Die neue Regelung soll in erster Linie dafür sorgen, dass es an den großen Flughäfen mehr Dienstleister gibt, und dadurch den Wettbewerb beleben; zudem soll sie durch gemeinsame Mindeststandards, an die sich die Bodenabfertigungsdienstleister halten müssen, eine hohe Dienstqualität sicherstellen. Die geltende Verordnung muss vor allem deshalb geändert werden, weil der zunehmende Luftverkehr und Kapazitätsengpässe dazu geführt haben, dass inzwischen 70% der Verspätungen durch Bodenzeiten (Turnarounds) auf den Flughäfen verursacht werden.

Die Mehrheit der Delegationen sprach sich für den Kompromisstext des Vorsitzes aus, doch drei Delegationen enthielten sich aus den folgenden Gründen der Stimme. Was die Schwelle betrifft, ab der die Flughäfen über mindestens drei Bodenabfertigungsdienste verfügen müssen, so hält ein Mitgliedstaat 5 Millionen Fluggastbewegungen im Jahr für zu wenig. Eine andere Delegation ist gegen eine Einmischung öffentlicher Behörden in die Beziehungen der Marktteilnehmer untereinander, was die Regulierung der Preise im Falle eines zeitweiligen Monopols für Bodenabfertigungsdienste betrifft; auch ist sie dagegen, dass eine staatliche Behörde angerufen werden kann, um Streitigkeiten zwischen den Flughafenutzern und dem Flughafenleitungsorgan in Bezug auf die von diesem Organ getroffenen Entscheidungen über zentrale Flughafeninfrastrukturen oder die Infrastrukturentgelte zu schlichten. Außerdem hält eine dritte Delegation den in diesem Text vorgesehenen Regelungsrahmen für die weitere Liberalisierung für unzureichend, insbesondere was die Zulassung von Bodenabfertigungsdienstleistern und die Rechte des Personals im Falle einer Personaltransfers zwischen Unternehmen anbelangt.

Der vereinbarte Verordnungsentwurf sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Der **Markt der Bodenabfertigungsdienste** wird **weiter geöffnet**: Erstens soll es jeder Fluggesellschaft freistehen, die Abfertigung selbst zu unternehmen, wohingegen nach den geltenden Vorschriften die Mitgliedstaaten die Selbstabfertigung bei vier Dienstekategorien einschränken dürfen; zweitens müssen große Flughäfen künftig – statt wie bisher über zwei – über mindestens drei Bodenabfertigungsdienstleister, die keine Fluggesellschaften sind, verfügen. Ausnahmen aus Platz- oder Kapazitätsgründen sind jedoch möglich.

Auf großen Flughäfen müssen die Mitgliedstaaten, das Flughafenleitungsorgan oder die für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle **Mindeststandards** für Bodenabfertigungsdienste festlegen. Nach dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag hätte die Kommission diese Standards selbst festgelegt. Die Standards erstrecken sich auf die betriebliche Leistung, Aus- und Fortbildung, Informationen und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Notfallmaßnahmen und Umweltschutzstandards sowie – auf sehr großen Flughäfen – auf die kollaborative Entscheidungsfindung. Auch kann vorgeschrieben werden, dass die Bodenabfertigungsdienstleister ein angemessenes Sicherheitsmanagementsystem einrichten müssen. Überdies müssen die Mitgliedstaaten, das Flughafenleitungsorgan oder die für die Flughafenaufsicht zuständige Stelle erforderlichenfalls Mindeststandards für die **Aus- und Fortbildung** der Beschäftigten von Bodenabfertigungsdiensten auf einem Flughafen festlegen.

Was die **Nutzung der Flughafeninfrastrukturen** und insbesondere der zentralen Infrastruktureinrichtungen (d.h. Anlagen oder Einrichtungen, die nicht geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können) durch die Bodenabfertigungsdienstleister betrifft, so wird ein neuer Rechtsrahmen eingeführt, der sicherstellen soll, dass Entscheidungen über zentrale Infrastruktureinrichtungen und Entgelte für die Nutzung dieser Einrichtungen in objektiver, nichtdiskriminierender und transparenter Weise getroffen werden.

Auch wird im Interesse eines fairen Wettbewerbs im neuen Text an der Bestimmung der geltenden Richtlinie festgehalten, dass Flughäfen, die selbst Bodenabfertigungsdienste für Fluggesellschaften erbringen und gleichzeitig als Infrastrukturbetreiber auftreten, eine **getrennte Rechnungsführung** für ihre Bodenabfertigungsdienste aufweisen müssen. Allerdings hat der Rat den Vorschlag der Kommission, eine rechtliche Trennung vorzuschreiben, verworfen.

Das **Ausschreibungsverfahren** wird verbessert (indem beispielsweise die Höchstlaufzeit der betreffenden Verträge von derzeit sieben auf zehn Jahre heraufgesetzt wird), und die Regeln für die **Vergabe von Unteraufträgen** werden präzisiert.

Das Flughafenleitungsorgan wird für die ordnungsgemäße **Koordinierung** der Bodenabfertigung zuständig sein. Dies soll dazu beitragen, dass die Flughäfen besser gegen Krisen gewappnet sind.

Der Rat hat den Kommissionsvorschlag verworfen, ein obligatorisches **Zulassungssystem** für die **Dienstleister**, einschließlich harmonisierter Anforderungen und einer gegenseitigen Anerkennung der nationalen Zulassungen, einzuführen. Er hat sich vielmehr wieder für eine freiwillige Regelung entschieden, die der geltenden Regelung entspricht und bei der die Mitgliedstaaten verlangen können, dass die Dienstleister von einer unabhängigen Behörde zugelassen sein müssen; tun sie dies, so müssen sie die in der Verordnung festgelegten Zulassungsbedingungen einhalten.

Der Vorschlag, den die Kommission im Dezember 2011 unterbreitet hat (*Dok. [18008/11](#)*) ist Teil des sog. "Flughafenpakets", das außerdem Legislativvorschläge zur Lärmreduzierung und zur Zuweisung von Zeitnischen enthält.

Das Europäische Parlament, das der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat den Vorschlag noch nicht geprüft.

Sonstiges

Unfall der Costa Concordia und Überprüfung der Sicherheit von Schiffspassagieren

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der italienischen Delegation über die laufende Untersuchung des Unfalls der Costa Concordia vom 13. Januar vor der italienischen Insel Giglio. In diesem Zusammenhang teilte die Kommission den Ministern mit, dass sie beabsichtigt, die Sicherheit von Schiffspassagieren umfassend zu überprüfen (*Dok. [7710/12](#)*). Dabei will sie die geltenden EU-Vorschriften überprüfen und insbesondere bis zum Jahresende neue Regeln und Sicherheitsstandards für Passagierschiffe vorschlagen. Darüber hinaus plant sie unter anderem eine Verschärfung der geltenden Vorschriften auf der Grundlage der im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vereinbarten internationalen Standards und der Förderung freiwilliger Maßnahmen der Schifffahrtsindustrie.

Einige Delegationen betonten, dass die Ergebnisse der laufenden Untersuchung der Unfallursachen abgewartet werden sollten, bevor neue Maßnahmen beschlossen werden.

Emissionshandel im Luftfahrtsektor

Die Kommission informierte die Minister über die Ergebnisse der jüngsten Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), auf der beschlossen wurde, vier Optionen für globale marktgestützte Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen des Luftverkehrs genauer zu prüfen. Die Kommission informierte den Rat zudem über die jüngsten Entwicklungen in Bezug auf mögliche Vergeltungsmaßnahmen von Drittstaaten wegen der Anwendung des Emissionshandels-systems der EU (ETS) auf den Luftfahrtsektor.

Einige Mitgliedstaaten äußerten sich besorgt in Bezug auf Vergeltungsmaßnahmen, die den Unternehmen oder Fluggesellschaften der EU schaden könnten. Es wurde betont, dass die EU in dieser Frage geschlossen auftreten und weiter versuchen solle, im Rahmen der ICAO eine globale Vereinbarung herbeizuführen.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

FISCHEREI

Finanzielle Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raums für Mitgliedstaaten mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten

Der Rat verabschiedete eine Änderung der Verordnung Nr. 1198/2006 über den Europäischen Fischereifonds hinsichtlich bestimmter Vorschriften zur finanziellen Abwicklung für bestimmte Mitgliedstaaten, die von gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf ihre finanzielle Stabilität betroffen oder bedroht sind (*Dok. 1/12*), nachdem zuvor in erster Lesung eine Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt worden war.

Nach der neuen Verordnung kann die Kommission für Mitgliedstaaten, die mit gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf ihre finanzielle Stabilität konfrontiert sind, höhere Sätze für Zuschüsse der EU aus dem Europäischen Fischereifonds (EFF) genehmigen, solange diese Länder von Finanzhilfen profitieren. Diese Maßnahmen sollen die Durchführung von Kohäsionsprogrammen (wie sie beispielsweise über den EFF finanziert werden) erleichtern, die als Finanzspritze für die Wirtschaft besonders wichtig sind.

Durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise sind bestimmte Mitgliedstaaten von ernststen Schwierigkeiten insbesondere im Hinblick auf ihr Wirtschaftswachstum und ihre Finanzstabilität sowie von einer Erhöhung ihres Defizits und ihrer Verschuldung betroffen oder bedroht. Zielgruppe der Bestimmungen sind fünf Mitgliedstaaten, die am stärksten von der Krise in Mitleidenschaft gezogen sind und die Finanzhilfen aus einem Programm im Rahmen des Zahlungsbilanzmechanismus für nicht dem Euroraum angehörende Länder (Rumänien und Lettland) oder des Europäischen Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM) für Euro-Länder (Portugal, Griechenland und Irland) erhalten haben.

Die Verordnung ist Teil eines Pakets von drei Verordnungen, von denen dieselben fünf Mitgliedstaaten profitieren und die neben dem EFF den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) sowie die Struktur- und den Kohäsionsfonds betreffen.

Die Verordnung hat keine finanziellen Auswirkungen, da der Gesamtumfang der Mittel für Verpflichtungen für die Entwicklung des ländlichen Raums wie auch die jährliche Aufteilung der Mittel unverändert bleiben.

BINNENMARKT

Durchsetzung von Rechten des geistigen Eigentums – Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt

Der Rat verabschiedete eine Verordnung (*Dok. [80/11](#) und [7644/12 ADD 1](#)*), mit der das Harmonisierungsamt der EU für den Binnenmarkt (HABM) mit neuen Aufgaben hinsichtlich der Durchsetzung von Rechten des geistigen Eigentums betraut wird.

Zuvor hatte er in erster Lesung eine Einigung mit dem Europäischen Parlament erzielt.

Das HABM, das Amt der EU für Marken, Muster und Modelle, wird neue Aufgaben übernehmen und damit die Tätigkeiten der nationalen Behörden, des privaten Sektors und der Unionsorgane zur Bekämpfung von Verletzungen der Rechte des geistigen Eigentums erleichtern und unterstützen.

Dabei wird das HABM Zusammenkünfte von Sachverständigen, Behörden und Interessenvertretern im Rahmen der "Europäischen Beobachtungsstelle für Verletzungen von Rechten des geistigen Eigentums"¹ organisieren, verwalten und unterstützen.

Die neuen Aufgaben des HABM erstrecken sich nicht auf die Teilnahme an einzelnen Einsätzen oder Ermittlungen, die von den zuständigen Behörden durchgeführt werden.

Die Anmeldung von Marken, Mustern und Modellen beim HABM sorgt für einen unionsweiten Schutz des geistigen Eigentums. Das Amt arbeitet eng mit den für Fragen des geistigen Eigentums zuständigen Ämtern der Mitgliedstaaten zusammen.

Website des HABM: <http://oami.europa.eu/ows/rw/pages/index.de.do>.

¹ Die Beobachtungsstelle hieß früher "Europäische Beobachtungsstelle für Nachahmungen und Piraterie". Sie wurde im April 2009 eingerichtet:
http://ec.europa.eu/internal_market/iprenforcement/observatory/index_de.htm.

Rechnungslegungsstandards – technische Aktualisierung

Der Rat beschloss, den Erlass einer Kommissionsverordnung, mit der die vom International Accounting Standards Board (IASB) kürzlich beschlossenen Änderungen in das EU-Recht übernommen werden sollen, nicht abzulehnen.

Die neue Verordnung bewirkt eine Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 zur Übernahme bestimmter internationaler Rechnungslegungsstandards an die Änderungen, die das IASB am 16. Juni 2011 veröffentlicht hat. Die Änderungen betreffen "IAS 1" (Darstellung des Abschlusses – Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses) sowie "IAS 19" (Leistungen an Arbeitnehmer).

Ziel der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 ist die Übernahme und Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards in der EU, mit dem Ziel, die von kapitalmarktorientierten Unternehmen vorgelegten Finanzinformationen zu harmonisieren, um einen hohen Grad an Transparenz und Vergleichbarkeit der Abschlüsse sicherzustellen und damit zu gewährleisten, dass der Binnenmarkt reibungslos funktioniert.

Der Entwurf einer Kommissionsverordnung unterliegt dem Regelungsverfahren mit Kontrolle. Nachdem der Rat nun seine Zustimmung erteilt hat, kann die Kommission die Verordnung erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

LEBENSMITTELRECHT

Gesundheitsbezogene Angaben und Lebensmittelzusatzstoffe

Der Rat beschloss, den Erlass der folgenden vier Kommissionsverordnungen, von denen drei gesundheitsbezogene Angaben und eine Lebensmittelzusatzstoffe betreffen, nicht abzulehnen:

- Verordnung zur Festlegung einer Liste zulässiger anderer gesundheitsbezogener Angaben über Lebensmittel als Angaben über die Reduzierung eines Krankheitsrisikos sowie über die Entwicklung und die Gesundheit von Kindern (*Dok.* [5984/12](#) + [ADD 1](#) + [6749/12](#));
- Verordnung über die Nichtzulassung bestimmter gesundheitsbezogener Angaben über Lebensmittel betreffend die Verringerung eines Krankheitsrisikos sowie die Entwicklung und die Gesundheit von Kindern (*Dok.* [5672/12](#));
- Verordnung über die Nichtzulassung bestimmter anderer gesundheitsbezogener Angaben über Lebensmittel als Angaben über die Reduzierung eines Krankheitsrisikos sowie über die Entwicklung und die Gesundheit von Kindern (*Dok.* [5674/12](#));
- Verordnung zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 hinsichtlich der für aluminiumhaltige Lebensmittelzusatzstoffe geltenden Verwendungsbedingungen und -mengen (*Dok.* [5726/12](#) + [ADD 1](#)).

Auf die Kommissionsverordnungen ist das Regelungsverfahren mit Kontrolle anzuwenden. Nachdem der Rat nun seine Zustimmung erteilt hat, kann die Kommission die Rechtsakte erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

UMWELT**Persistente organische Schadstoffe**

Der Rat beschloss, den Erlass des folgenden Rechtsakts durch die Kommission nicht abzulehnen:

- Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 850/2004 über persistente organische Schadstoffe hinsichtlich des Anhangs I (*Dok.* [6782/12](#)), mit der drei neue Stoffe in das Protokoll zum Übereinkommen von 1979 über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung¹ aufgenommen werden.

Auf die Kommissionsverordnung ist das Regelungsverfahren mit Kontrolle anzuwenden. Nachdem der Rat nun seine Zustimmung erteilt hat, kann die Kommission die Verordnung erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

¹ ABl. L 81 vom 19.3.2004.