



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



10479/12

PRESSE 227
PR CO 33

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3171. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Luxemburg, den 7./8. Juni 2012

Präsidenten **Henrik Dam KRISTENSEN**
Minister für Verkehr
Ole SOHN
Minister für Industrie und Wachstum

(Dänemark)

P R E S S E

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Verkehr:

Der Rat verständigte sich auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung zur Schaffung der **Fazilität "Connecting Europe"** (CEF), des künftigen Finanzierungsinstruments für die transeuropäischen Energie-, Telekommunikations- und Verkehrsnetze. In dem Verordnungsentwurf sind die Bedingungen, Methoden und Verfahren für eine finanzielle Unterstützung der transeuropäischen Netze durch die Union festgelegt, wobei zu den Prioritäten und Durchführungsmaßnahmen in den einzelnen Sektoren jeweils eigene sektorspezifische politische Leitlinien verabschiedet werden sollen.

Der Rat verständigte sich zudem auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung, mit der ein neuer Finanzierungs- und Lenkungsrahmen für die **europäischen Satellitennavigationsprogramme** (EGNOS und Galileo) für den Zeitraum 2014 bis 2020 festgelegt werden soll. In dem Verordnungsentwurf ist festgelegt, welche Tätigkeiten finanziert werden sollen und welche Stelle jeweils für die verschiedenen Lenkungsaufgaben zuständig ist; ferner wird die Vergabe öffentlicher Aufträge geregelt.

Diese beiden allgemeinen Ausrichtungen sind nur partiell, denn sie erstrecken sich nicht auf die Bestimmungen über die finanzielle Ausstattung und sonstigen Finanzbestimmungen, die vom Ergebnis der laufenden Verhandlungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen abhängen werden.

Der Rat verständigte sich außerdem auf eine allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung, mit der die Richtlinie von 2002 für **lärmbedingte Betriebsbeschränkungen** auf Flughäfen der EU aktualisiert werden soll. Mit der neuen Verordnung sollen die gemeinsamen Regeln darüber, wie die Entscheidungen über solche Betriebsbeschränkungen zu fassen sind, harmonisiert, klarer formuliert und verschärft werden.

Schließlich führte der Rat eine Debatte über das weitere Vorgehen in Bezug auf das Pilotprojekt **"Blauer Gürtel"**, das 2011 durchgeführt wurde; Ziel des Konzepts "Blauer Gürtel" ist es, die Verwaltungsverfahren für den Seeverkehr zwischen im Hoheitsgebiet der EU liegenden Häfen durch den Einsatz moderner Überwachungskapazitäten zu vereinfachen.

Telekommunikation

*Die Minister führten eine öffentliche Orientierungsaussprache über den Vorschlag betreffend die Weiterverwendung von **Informationen des öffentlichen Sektors** und nahmen den diesbezüglichen Sachstandsbericht des Vorsitzes zur Kenntnis.*

*Der Rat hatte eine öffentliche Orientierungsaussprache über den Entwurf einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische **Telekommunikationsnetze** und nahm einen diesbezüglichen Sachstandsbericht des Vorsitzes zur Kenntnis.*

*Der Rat nahm ohne Aussprache Schlussfolgerungen zur **Teilnahme der EU an den Arbeiten des Weltpostvereins** an.*

INHALT¹

TEILNEHMER.....	6
------------------------	----------

ERÖRTERTE PUNKTE

HORIZONTALE UND INTERMODALE FRAGEN	9
Fazilität "Connecting Europe" für die Finanzierung der transeuropäischen Netze	9
Finanzierung und Lenkung der europäischen Satellitennavigationsprogramme	12
LUFTVERKEHR.....	15
Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen.....	15
SEEVERKEHR.....	17
Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens	17
Pilotprojekt "Blauer Gürtel".....	19
TELEKOMMUNIKATION.....	21
Informationen des öffentlichen Sektors	21
Transeuropäische Telekommunikationsnetze	22
SONSTIGES	24

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

- Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse für Luftfahrzeuge – Neufassung der Durchführungsbestimmungen 27
- Luftverkehrsabkommen mit der Republik Moldau * 27

NUKLEARE SICHERHEIT

- Kooperationsabkommen Euratom/Südafrika..... 28

¹ • Sofern Erklärungen, Schlussfolgerungen oder Entschließungen 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.

POSTDIENSTE

- Teilnahme der EU an den Arbeiten des Weltpostvereins 28

UMWELT

- Handel mit wildlebenden Tieren und Pflanzen 29

LEBENSMITTELRECHT

- Lebensmittel für gefährdete Personen – allgemeine Ausrichtung 29

TEILNEHMER

Belgien:

Olivier BELLE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bulgarien:

Ivaylo MOSKOVSKI

Minister für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation

Valery BORISSOV

Stellvertreter des Ministers für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation

Tschechische Republik:

Pavel DOBEŠ

Minister für Verkehr

Jakub DÜRR

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Dänemark:

Henrik Dam KRISTENSEN

Minister für Verkehr

Ole SOHN

Minister für Industrie und Wachstum

Jacob HEINSEN

Ständiger Sekretär

Lisbet DYERBERG

Staatssekretärin für Wirtschaftsrecht, Ministerium für Industrie und Wachstum

Deutschland:

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Guido PERUZZO

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Estland:

Juhan PARTS

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

Pat RABBITTE

Minister für Kommunikation, Energie und Naturressourcen

Griechenland:

Aristeidis BOURDARAS

Generalsekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netze

Andreas PAPASTAVROU

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Spanien:

Ana María PASTOR JULIÁN

Ministerin für öffentliche Arbeiten

Víctor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Staatssekretär für Telekommunikation und für die Informationsgesellschaft

Rafael CATALÁ POLO

Staatssekretär für Planung und Infrastruktur

Frankreich:

Nicole BRICQ

Ministerin für Ökologie, nachhaltige Entwicklung und Energie

Fleur PELLERIN

Beigeordnete Ministerin beim Minister für die Belegung der Produktion, zuständig für kleine und mittlere Unternehmen, Innovation und digitale Wirtschaft

Italien:

Mario CIACCIA

Stellvertretender Minister für Infrastruktur und Verkehr

Massimo VARI

Staatssekretär für Wirtschaftsentwicklung

Zypern:

Efthimos FLOURENTZOU

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Lettland:

Aivis RONIS

Minister für Verkehr

Edmunds SPRŪDŽS

Minister für Umweltschutz und Regionalentwicklung

Litauen:

Rimvydas VAŠTAKAS

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:

Pál VÖLNER

Staatssekretär, Ministerium für nationale Entwicklung

Malta:

Patrick MIFSUD

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Niederlande:

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Derk OLDENBURG

Ministerin für Infrastruktur und Umwelt
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Österreich:

Doris BURES

Harald GÜNTHER

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Małgorzata OLSZEWSKA

Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und maritime Angelegenheiten
Unterstaatssekretärin, Ministerium für Verwaltung und Digitalisierung

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Pedro COSTA PEREIRA

Staatssekretär für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Kommunikation
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Rumänien:

Dan NICA

Valentin PREDA

Minister für Kommunikation und die Informationsgesellschaft
Staatssekretär, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Slowenien:

Igor ŠALAMUN

Uroš VAJGL

Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Slowakei:

Ján POČIATEK
Alexander MICOVČIN

Minister für Verkehr, Bauwesen und Regionalentwicklung
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Finnland:

Merja KYLLÖNEN
Krista KIURU

Ministerin für Verkehr
Ministerin für Wohnungswesen und Kommunikation

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD
Daniel JOHANSSON

Ministerin für Infrastruktur
Staatssekretär, Ministerium für Unternehmen, Energie und Kommunikation

Vereinigtes Königreich:

Justine GREENING
Andy LEBRECHT

Ministerin für Verkehr
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Kommission:

Siim KALLAS
Neelie KROES

Vizepräsident
Vizepräsidentin

Die Regierung des Beitrittsstaates war wie folgt vertreten:

Kroatien:

Siniša Hajdaš DONČIĆ

Minister für Meeresangelegenheiten, Verkehr und
Infrastruktur

ERÖRTERTE PUNKTE

HORIZONTALE UND INTERMODALE FRAGEN

Fazilität "Connecting Europe" für die Finanzierung der transeuropäischen Netze

Der Rat verständigte sich auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" (CEF), des künftigen Finanzierungsinstruments für die transeuropäischen Energie-, Telekommunikations- und Verkehrsnetze ([11236/12](#)). In dem Verordnungsentwurf sind die Bedingungen, Methoden und Verfahren für eine finanzielle Unterstützung der transeuropäischen Netze durch die Union festlegt, wobei zu den Prioritäten und Durchführungsmaßnahmen in den einzelnen Sektoren jeweils eigene sektorspezifische politische Leitlinien verabschiedet werden sollen. Der Rat hat sich bereits auf eine allgemeine Ausrichtung zu den Leitlinien für den Verkehrssektor (TEN-V-Leitlinien: [8047/12](#)) geeinigt. Die Beratungen über die Leitlinien für den Energie- und den Telekommunikationssektor dauern dagegen noch an.

Noch nicht geklärt ist insbesondere die Forderung mehrerer Delegationen, die Möglichkeiten für die **Finanzierung von Straßenbauvorhaben** über Zuschüsse zu erweitern. Der verkehrspolitische Teil der CEF-Verordnung zielt zwar in erster Linie auf die Finanzierung der Schienen- und Binnenschiffverkehrswege, doch können unter gewissen Bedingungen auch für Straßenbauprojekte Finanzhilfen gewährt werden. Der Kompromissvorschlag, den der Vorsitz ursprünglich vorgelegt hatte ([10564/12](#)), bot in dieser Hinsicht den Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds beanspruchen können, aber auch den Mitgliedstaaten ohne Eisenbahnnetz die meisten Möglichkeiten.

Bei seinen Beratungen ist der Rat nun übereingekommen, dass die Finanzierung von Straßenbauvorhaben über Zuschüsse auch in Mitgliedstaaten mit isoliertem Eisenbahnnetz ohne Schienen-Ferngüterverkehr zulässig sein soll. Zudem beschloss er, dass Arbeiten an grenzübergreifenden Straßenabschnitten in allen Mitgliedstaaten zu bis zu 10 % kofinanziert werden können. Alle diese Finanzierungsmöglichkeiten unterliegen jedoch den allgemeinen Förderbedingungen für TEN-V-Vorhaben.

Um eine breite Zustimmung zum endgültigen Kompromisstext zu erreichen, hat der Rat außerdem den Kofinanzierungssatz für den Ausbau der Meeresautobahnen von 20 auf 30 % aufgestockt und die Anbindung der Seehäfen in die Liste der Indikatoren aufgenommen, mit denen gemessen wird, inwieweit das Ziel einer gesteigerten Interkonnektivität und Interoperabilität erreicht wurde.

Ferner wurde auf Wunsch einiger Delegationen die Liste der Kernnetzkorridore im Anhang der Verordnung hinsichtlich bestimmter Schienen- und Straßenabschnitte sowie Häfen geändert. Zudem wird in einem Erwägungsgrund klargestellt, dass zur Vollendung der Kernnetzkorridore nicht nur die Schaffung neuer, sondern auch die Sanierung und der Ausbau bestehender Infrastrukturen gehört.

Einige Delegationen sprachen zudem Fragen an, die die Finanzierungsinstrumente und sonstigen Finanzbestimmungen der CEF-Verordnung betreffen. Da diese Fragen jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden allgemeinen Ausrichtung sind, müssen sie zu einem späteren Zeitpunkt von den Haushaltsexperten erörtert werden. Ein Mitgliedstaat enthielt sich vorerst der Stimme, da er das Ergebnis der Beratungen über den finanziellen Teil abwarten will. Eine andere Delegation unterstrich, dass es notwendig werden könne, die Beratungen über einige Fragen neu aufzurollen, sobald die Haushaltsbeschlüsse feststehen.

Welches **Budget** im Rahmen der CEF für die transeuropäischen Netze bereitgestellt wird, hängt von den Ergebnissen der Verhandlungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen ab und kann daher in dieser partiellen allgemeinen Ausrichtung noch nicht geregelt werden. Die Kommission hat 50 Mrd. EUR für die Jahre 2014 bis 2020 vorgeschlagen; davon sollen 31,7 Mrd. EUR (einschließlich der für den Kohäsionsfonds bestimmten 10 Mrd. EUR) auf den Verkehrssektor, 9,1 Mrd. EUR auf den Energiesektor und ungefähr noch einmal dieselbe Summe auf den Telekommunikationssektor entfallen. Auch die Bestimmungen, nach denen für die Finanzhilfen auf innovative Finanzierungsinstrumente wie Projektanleihen zurückgegriffen werden soll, um zusätzliche private und öffentliche Investitionen anzuschieben, sind nicht Gegenstand dieser partiellen allgemeinen Ausrichtung, da über sie derzeit noch mit dem Europäischen Parlament im Rahmen der Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung der Union beraten wird.

Die EU will zur Finanzierung der Vorhaben – je nach Sektor und Art der Maßnahme – in unterschiedlichem Umfang beitragen. Die **Finanzierungshöchstsätze** für den Verkehrssektor betragen zwischen 20 und 50 % der förderfähigen Kosten. Im Energiesektor liegen sie bei 50 %, können aber in bestimmten Fällen auf bis zu 75 % angehoben werden. Im Telekommunikationssektor können für Breitbandnetze Finanzhilfen in Höhe von bis zu 50 % bereitgestellt werden, für generische Dienste und bereichsübergreifende Prioritäten in Höhe von bis zu 75 % und für die digitale Plattform für das europäische Kulturerbe "Europeana" sogar in Höhe von bis zu 100 %. Diese Sätze können bei Maßnahmen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen oder in besonderer Weise zum Klimaschutz beitragen, um bis zu 10 % angehoben werden.

Als **förderfähig** im Sinne der CEF-Verordnung gelten nur solche Vorhaben, die den Anforderungen der sektorspezifischen Leitlinien genügen. Was die Maßnahmen im Verkehrssektor betrifft, so sieht die CEF-Verordnung noch weitere Förderkriterien für die Gewährung von Finanzhilfen vor. Überdies enthält ihr Anhang eine Liste von im Voraus festgelegten Vorhaben für das TEN-V-Kernnetz, einschließlich Verkehrsmanagementsystemen und Kernnetzkorridoren, für die 80 bis 85 % des für den Verkehrssektor vorgesehenen CEF-Budgets aufgewendet werden sollen. Was den Energiesektor anbelangt, so sind sämtliche Vorhaben, die die im Anhang der Verordnung aufgeführten vorrangigen Korridore und Gebiete betreffen, förderfähig.

Die CEF dient dem übergeordneten Ziel, europaweit leistungsstarke und umweltfreundliche Verbundnetze aufzubauen und damit einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum und zum sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union zu leisten. Hierzu sollen im Rahmen der CEF Vorhaben gefördert werden, die den folgenden sektorspezifischen **Zielen** dienen:

- Verkehr: Beseitigung von Engpässen und Schließung von Lücken, Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, Verbesserung der Integration und Interkonnektivität der verschiedenen Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität.
- Energie: Förderung der Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Energienetze, Steigerung der Energieversorgungssicherheit, Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz.
- Telekommunikation: Aufbau von Hochgeschwindigkeits-Breitbandnetzen und von europaweiten öffentlichen Digitaldienst-Infrastrukturen.

Die Kommission hat ihren Vorschlag ([16176/11](#)) im Oktober 2011 vorgelegt. Das Europäische Parlament, das der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt noch nicht festgelegt.

Finanzierung und Lenkung der europäischen Satellitennavigationsprogramme

Der Rat verständigte sich auf eine partielle allgemeine Ausrichtung zum Entwurf einer Verordnung, mit der ein neuer Finanzierungs- und Lenkungsrahmen für die beiden europäischen Satellitennavigationssysteme (EGNOS und Galileo) für den vom nächsten mehrjährigen Finanzrahmen erfassten Zeitraum 2014 bis 2020 festgelegt werden soll ([11105/12](#)). Die Verordnung soll die geltende Grundverordnung für die europäischen Satellitennavigationsprogramme, die 2008 verabschiedet worden war und die Jahre 2007 bis 2013 abdeckt, ersetzen.

Auf der Ratstagung wurde der Kompromissvorschlag des Vorsitzes ([10189/12](#)) leicht geändert, was die Bestimmung über die Vergabe von Unteraufträgen im Rahmen öffentlicher Aufträge betrifft. Um die Teilnahme kleiner und mittlerer Unternehmen zu fördern, wurde festgelegt, dass die Unteraufträge mittels Ausschreibungen "auf der jeweils geeigneten Ebene" vergeben werden müssen.

Zudem wurde eine Erklärung zu den Sicherheitsakkreditierungstätigkeiten angenommen, in der die Kommission aufgefordert wird, einen Vorschlag zu der Frage zu unterbreiten, wie sichergestellt werden kann, dass in unabhängiger Weise überprüft wird, dass die Systeme die Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Die Kommission wies darauf hin, dass sie gewisse Bedenken gegen die allgemeine Ausrichtung des Rates habe, und zwar insbesondere weil der Kommission keine Befugnisse zur Änderung bestimmter Teile der Verordnung übertragen würden.

Die partielle allgemeine Ausrichtung muss noch um eine Bestimmung über die finanzielle Ausstattung ergänzt werden. Eine Delegation, die den Text grundsätzlich befürwortet, enthielt sich vorerst, da sie das Ergebnis der Beratungen über den finanziellen Teil abwarten will.

Die Programme werden aus dem EU-Haushalt **finanziert**, wobei für den Zeitraum 2014 bis 2020 schätzungsweise rund 7,9 Mrd. EUR zu laufenden Preisen benötigt werden. Der genaue Betrag, den die EU bereitstellen muss, wird in der partiellen allgemeinen Ausrichtung ausgespart, da er vom Ergebnis der Beratungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen abhängen wird. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Mittel bereitstellen, um in bestimmten Fällen weitere Programmelemente zu finanzieren. Drittstaaten und internationale Organisationen können ebenfalls zusätzliche Beiträge leisten.

Die **Tätigkeiten**, die im Rahmen der Verordnung finanziert werden sollen, betreffen den Abschluss der Errichtungsphase von Galileo (d.h. die Errichtung der Infrastruktur im Weltraum und am Boden) und die Nutzung des Galileo- und des EGNOS-Systems.

Die **Lenkungs**aufgaben werden klar zwischen der Kommission, der Europäischen Weltraumorganisation und der Agentur für das Europäische GNSS aufgeteilt:

- Die Kommission wird die Gesamtverantwortung tragen, die Mittel verwalten, die Aufgaben delegieren, die Durchführung der Programme überwachen und für ihre Sicherung sorgen.
- Die Agentur für das Europäische GNSS wird für die in der Nutzungsphase des Galileo- und des EGNOS-Programms anfallenden Aufgaben, einschließlich der Verwaltung der Programme und der Vermarktung der Dienste, zuständig sein. Auch die Anwendung der Sicherheitsverfahren wird in ihren Zuständigkeitsbereich fallen.
- Die Europäische Weltraumorganisation wird die Aufgaben übernehmen, die die Konzeption des Systems und die diesbezüglichen Beschaffungen in der Errichtungsphase des Galileo-Programms betreffen. Zudem wird sie mit der Agentur für das Europäische GNSS bei der Nutzung von Galileo und EGNOS im Hinblick auf die technische Unterstützung und die weitere technische Entwicklung zusammenarbeiten.

Der Verordnungsentwurf enthält auch Bestimmungen über die **Vergabe öffentlicher Aufträge** im Rahmen der Programme, die eine möglichst breite Beteiligung von Unternehmen aus der gesamten Union fördern und faire Wettbewerbsbedingungen gewährleisten sollen. So sollen die Bieter gehalten sein, für einen Teil ihres Auftrags Unteraufträge zu vergeben.

Die Kommission hatte ihren Vorschlag ([\(17844/11\)](#)) im Dezember 2011 vorgelegt. Für seine Annahme ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich.

Die Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems, **EGNOS**, verbessert die Genauigkeit der bestehenden zivilen GPS-Dienste, wobei dieses System geografisch zunächst auf Europa beschränkt ist, aber möglicherweise in Zukunft auf andere Regionen der Welt ausgedehnt werden kann. Es hat seinen Betrieb bereits aufgenommen, und sein offener Dienst und sein sicherheitskritischer Dienst für den Luftverkehr können nunmehr genutzt werden.

Das autonome europäische weltweite Satellitennavigationssystem, **Galileo**, wird die folgenden fünf Dienste umfassen:

- einen offenen Dienst ("Open Service", OS), der den Nutzern kostenlos Zeitbestimmungs- und Positionierungssignale bietet;
- einen kommerziellen Dienst ("Commercial Service", CS) für Anwendungen zu professionellen oder kommerziellen Zwecken, die eine höhere Leistungsfähigkeit verlangen, als sie der offene Dienst bietet;
- einen öffentlich-staatlichen Dienst ("Public Regulated Service", PRS), der starke, verschlüsselte Signale verwendet und ausschließlich staatlich autorisierten Benutzern vorbehalten ist;
- einen Beitrag zum internationalen Such- und Rettungsdienst ("Search and Rescue Support Service", SAR) durch Erkennung von Notsignalen sowie
- einen Beitrag zu den Integritätsüberwachungsdiensten für die Nutzer von Anwendungen des sicherheitskritischen Dienstes ("Safety of Life Service", SoL). Über die SoL-Funktion, die in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen GPS bereitgestellt wird, können Nutzer, für die die Sicherheit von wesentlicher Bedeutung ist, wie beispielsweise Flug- oder Schifffahrtsgesellschaften, gewarnt werden, sobald gewisse Genauigkeitsmargen nicht eingehalten werden.

Die ersten Dienste (OS, PRS und SAR) sollen spätestens 2014/2015 ihren Betrieb aufnehmen. Das System ist voll einsatzbereit, wenn alle Satelliten an Ort und Stelle sind. Dies sollte 2019/2020 der Fall sein.

LUFTVERKEHR

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung ([10897/12](#)). zum Entwurf einer Verordnung, mit der die Richtlinie von 2002 für fluglärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der EU aktualisiert werden soll. Gleichzeitig sollen die gemeinsamen Regeln darüber, wie die Entscheidungen über solche Betriebsbeschränkungen zu fassen sind, harmonisiert, klarer formuliert und verschärft werden. Diese Regeln, die auf den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegten Grundsätzen, dem sog. "ausgewogenen Ansatz" beruhen, betreffen insbesondere die Bewertung und Bekämpfung des Fluglärms und laufen darauf hinaus, dass ermittelt wird, wie der Fluglärm auf jedem einzelnen Flughafen am kostenwirksamsten bekämpft werden kann, wobei Betriebsbeschränkungen lediglich als letzter Ausweg gelten. In dem betreffenden Gesetzgebungsakt sollen allerdings keine konkreten Lärmschwellen festgelegt werden; hierfür sollen weiterhin die nationalen oder lokalen Behörden zuständig sein. Die Verordnung würde nur für größere Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Luftfahrzeuge pro Jahr gelten.

Eine Delegation hätte allerdings lieber eine Richtlinie als eine Verordnung. Zudem hat sie nach wie vor Bedenken dagegen, dass die Kommission das Recht haben soll, Entscheidungen über die Einführung von Betriebsbeschränkungen zu überprüfen.

Der Verordnungsentwurf sieht hauptsächlich zwei Änderungen vor:

- Die Kommission erhält das Recht, das **Verfahren** der Behörde **zur Einführung einer Betriebsbeschränkung zu überprüfen**, bevor die Beschränkung angewandt wird. Gelangt die Kommission zu der Feststellung, dass das Verfahren nicht den Anforderungen der Verordnung genügt, so teilt sie dies der zuständigen Behörde mit; diese muss die Beanstandungen der Kommission gebührend berücksichtigen. Die neue Bestimmung soll verhindern, dass es in Fällen, in denen Luftfahrtunternehmen aus Drittländern von Betriebsbeschränkungen betroffen sind, zu internationalen Rechtsstreitigkeiten kommt. Der ursprüngliche Vorschlag der Kommission, nach dem sie berechtigt gewesen wäre, die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auszusetzen, stieß bei den Delegationen auf Ablehnung.

- Für **"knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge"** soll ein strengerer Lärmgrenzwert gelten, um der Modernisierung der Flugflotten Rechnung zu tragen und die Außerdienststellung älterer, lauterer Luftfahrzeuge zu fördern. Als "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug" gelten Luftfahrzeuge, deren Lärmpegel den von der ICAO festgelegten zulässigen Lärmhöchstpegel kaum unterschreitet. Entscheidendes Kriterium für die Zugehörigkeit eines Luftfahrzeugs zu dieser Kategorie ist die Marge, um die sein Lärmpegel den zulässigen Lärmhöchstpegel unterschreitet. Mit der neuen Definition wird diese Marge schrittweise erhöht, so dass auch Luftfahrzeuge erfasst werden, die zuvor als uneingeschränkt regelkonform galten. Während nach den geltenden Vorschriften die Marge höchstens 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) betrug, wird sie in einem ersten Schritt auf 8 EPNdB und nach vier Jahren auf 10 EPNdB angehoben. Betriebsbeschränkungen für knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge sollen die Fluggesellschaften dazu bewegen, diese Luftfahrzeuge durch weniger laute zu ersetzen, da sie den betreffenden Flughafen sonst nicht mehr anfliegen können.

Ferner schreibt der neue Text vor, dass die zuständigen Behörden unabhängig sein müssen von den Parteien, die von den Maßnahmen unmittelbar betroffen sind. Auch wird darin stärker betont, dass die Auswirkungen auf die Kapazität des gesamten europäischen Luftverkehrsnetzes gebührend berücksichtigt werden müssen, wenn lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf einem einzelnen Flughafen in Erwägung gezogen werden.

Mit der Verordnung soll den Lärmschutzinteressen der Bürger einerseits und den Erfordernissen des Luftverkehrs andererseits in ausgewogener Weise Rechnung getragen werden. Die Aktualisierung der Richtlinie von 2002, die ein erster Schritt war zur EU-weiten Harmonisierung der Verfahren für die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen, wird insbesondere angesichts der wachsenden Kapazitätsengpässe im Luftverkehr als notwendig erachtet und soll zudem sicherstellen, dass die lärmbedingten Betriebsbeschränkungen kosteneffizient sind.

Der Vorschlag ([18010/11](#)), den die Kommission im Dezember 2011 unterbreitet hatte, ist Teil des sog. "Flughafenpakets", das außerdem Vorschläge für Bodenabfertigungsdienste und die Zuweisung von Zeitnischen enthält und mit dem zwei große Probleme geregelt werden sollen: die Flughafenkapazitäten und die Qualität der auf Flughäfen erbrachten Dienstleistungen. Das Europäische Parlament, das der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt noch nicht festgelegt.

SEEVERKEHR

Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens

Der Rat nahm Kenntnis vom Stand der Beratungen über die beiden Vorschläge für Richtlinien, in denen festgelegt werden soll, inwieweit die Flaggenstaaten und inwieweit die Hafenstaaten für die Durchsetzung des **Internationalen Seearbeitsübereinkommens** der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) von 2006 verantwortlich sind.

Die Vorbereitungsgremien des Rates befassen sich erst seit kurzem mit den Kommissionsvorschlägen ([8241/12](#) und [8239/12](#)). Aus dem Sachstandsbericht des Vorsitzes ([9863/12](#)) geht hervor, dass die Vorschläge von den Mitgliedstaaten im Großen und Ganzen begrüßt worden sind, wobei allerdings auch Bedenken angesichts der fehlenden Folgenabschätzungen geäußert wurden; auch wurde vorgebracht, dass zusätzlicher Verwaltungsaufwand vermieden werden müsse und dass weniger stark vom Wortlaut des Internationalen Seearbeitsübereinkommens abgewichen werden dürfe. Der Bericht geht zudem auf einige spezielle Fragen ein, die von den Mitgliedstaaten zu den Vorschlägen aufgeworfen worden sind.

Einige Delegationen äußerten sich zu bestimmten Fragen, die in dem Sachstandsbericht angesprochen werden. Was den Vorschlag über die Flaggenstaaten anbelangt, so wurde beantragt, kleinere Schiffe von den regelmäßigen Inspektionen auszunehmen. Was den Vorschlag über die Hafenstaatkontrolle betrifft, so wurde hervorgehoben, dass die Lage in Bezug auf die Mitgliedstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, geklärt und zudem eine Klausel aufgenommen werden müsse, um zu verhindern, dass es durch die Anwendung der Richtlinie zu einer Absenkung des Sozialschutzniveaus kommt. Strittig ist ferner der Vorschlag, dass es möglich sein soll, Schiffe, die unter der Flagge von Staaten fahren, die eine Reihe von Übereinkommen nicht ratifiziert haben, nicht nur im Rahmen der regelmäßigen Inspektionen, sondern jederzeit erneut zu überprüfen.

Die Minister beauftragten die Vorbereitungsgremien des Rates, die Vorschläge weiter zu prüfen.

Die vorgeschlagene **Flaggenstaat**-Richtlinie soll sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nachkommen und überwachen, dass unter ihrer Flagge fahrende Schiffe den Vorschriften der Richtlinie 2009/13/EG, mit der das Seearbeitsübereinkommen weitgehend in das EU-Recht übernommen wurde, genügen. Die neue Richtlinie ist notwendig, weil sich die Richtlinie von 2009, mit der eine Vereinbarung zwischen den EU-Sozialpartnern über das Übereinkommen umgesetzt wurde, nicht auf die Durchsetzung erstreckt.

Nach der vorgeschlagenen Richtlinie müssten die Flaggenstaaten Überprüfungsmechanismen einführen, die sicherstellen, dass die Einhaltung der Vorschriften überwacht wird, wobei die hierfür verantwortlichen Personen über die erforderliche berufliche Befähigung und Unabhängigkeit verfügen müssten; zudem ist ein Beschwerdeverfahren vorgesehen. Damit werden die Durchsetzungsbestimmungen des Seearbeitsübereinkommens teilweise in die Richtlinie übernommen.

Die neue Richtlinie soll nicht nur die Richtlinie 2009/13 ersetzen, sondern auch die geltende Richtlinie 2009/21 über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, mit der das Flaggenstaat-Audit der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in EU-Recht übernommen und die Zertifizierung der Qualität der nationalen Verfahren eingeführt wurde, mit der jedoch die im IAO-Seearbeitsübereinkommen geregelten sozialen Aspekte nicht erfasst werden.

Abgesehen von der Richtlinie über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Durchsetzung der Sozialvorschriften im Seeverkehr wird eine Änderung der Richtlinie 2009/16 über die **Hafenstaatkontrolle** vorgeschlagen. Zwar ist die Durchsetzung der internationalen Normen im Seeverkehr in erster Linie Sache der Flaggenstaaten, doch ist die Hafenstaatkontrolle eine Art Sicherheitsnetz, das sicherstellt, dass die Hafenstaaten eingreifen, wenn die Flaggenstaaten ihre Aufgabe nicht erfüllen. Dieses Hafenstaatkontrollsystem, das auf Inspektionen und der Anwendung gemeinsamer Kriterien und einheitlicher Verfahren beruht, wurde mit der Richtlinie 2009/16 in der Union eingeführt, um unternormige Schiffe aus dem Verkehr zu ziehen und dafür zu sorgen, dass die internationalen Vorschriften und die Vorschriften der Union für den Seeverkehr eingehalten werden. In jener Richtlinie wird bereits auf die IAO-Sozialnormen verwiesen, sie muss jedoch aktualisiert werden, damit sie auch hinsichtlich der Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten den Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens genügt.

So sollen nach der aktualisierten Richtlinie insbesondere neue Dokumente in die Liste der zu überprüfenden Dokumente aufgenommen werden, nämlich das "Seearbeitszeugnis" und die "Seearbeits-Konformitätserklärung"; zudem soll bei den Inspektionen künftig auch die Einhaltung anderer Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens überprüft werden, und es wird vorgesehen, wie bei Beschwerden zu verfahren ist und dass ein Schiff bei einer schweren oder wiederholten Verletzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens festgehalten werden darf. Darüber hinaus sollen neue Regeln für delegierte Rechtsakte und Durchführungsbefugnisse der Kommission aufgenommen werden, um den neuen Verfahren Rechnung zu tragen, die mit dem Vertrag von Lissabon eingeführt wurden, der erst nach dem Erlass der Richtlinie von 2009 in Kraft getreten ist.

Das **IAO-Seearbeitsübereinkommen** soll menschenwürdige Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen gewährleisten, Sozialdumping einschränken und damit sicherstellen, dass Schiffseigner, die die Rechte der Seeleute achten, im Wettbewerb nicht benachteiligt sind. Das Übereinkommen enthält unter anderem Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen sowie Vorschriften über die Beschäftigungsbedingungen, Unterkunftsräume, Erholungseinrichtungen, Nahrungsmittel und Verpflegung, Gesundheitsschutz, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Sozialschutz sowie über die Einhaltung und Durchsetzung dieser Vorschriften.

Pilotprojekt "Blauer Gürtel"

Der Rat führte eine öffentliche Aussprache über das Pilotprojekt "Blauer Gürtel", das 2011 durchgeführt worden ist und das den Seeverkehr zwischen im Hoheitsgebiet der EU liegenden Häfen ("Kurzstreckenseeverkehr") fördern soll. Ziel des Konzepts "Blauer Gürtel" ist es, die Verwaltungsverfahren durch den Einsatz neuer technischer Überwachungsmöglichkeiten zu vereinfachen und zu beschleunigen und auf diese Weise einen Seeverkehrsraum ohne Grenzen für den EU-Binnenhandel zu schaffen.

Das Pilotprojekt wurde von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) durchgeführt, wobei das System der EU für den Informationsaustausch SafeSeaNet genutzt wurde, um Daten über den Schiffsverkehr an die Zollbehörden zu übermitteln. Die Evaluierung des Projekts hat ergeben, dass mit dem Konzept "Blauer Gürtel" Schiffsbewegungen zuverlässig überwacht und die Verfahren vereinfacht werden können (vollständiger Evaluierungsbericht siehe EMSA-Website: <http://www.emsa.europa.eu>; Zusammenfassung siehe [10418/12](#)).

In der Aussprache, die auf Grundlage eines Diskussionspapiers des Vorsitzes (([9791/12](#)), geführt wurde, sollte geklärt werden, wie weiter verfahren werden soll. Die Minister sprachen sich generell dafür aus, das Konzept "Blauer Gürtel" weiter umzusetzen und auszubauen.

Auch der Vorschlag, einen dauerhaften Rechtsrahmen für die Dienste des "Blauen Gürtels" zu schaffen, traf weitgehend auf Zustimmung, wobei allerdings mehrere Delegationen betonten, dass zunächst eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Rechnung aufgestellt müsse. Viele Delegationen hoben hervor, dass Doppelarbeit vermieden und die Kostenwirksamkeit sichergestellt werden müsse. Auch bedürfe es flexiblerer Zollverfahren, weshalb die EU-Zollvorschriften überarbeitet werden müssten. Einige Mitgliedstaaten forderten, dass klarer zum Ausdruck kommen müsse, dass das übergeordnete Ziel letztlich in einem echten Binnenmarkt für den Seeverkehr bestehe.

Mehrere Delegationen wiesen nachdrücklich darauf hin, dass die Abstimmung zwischen den verschiedenen betroffenen Behörden verbessert werden muss; zu diesem Zweck müsse hinreichend über das Konzept "Blauer Gürtel" aufgeklärt werden. Auch hier falle den Zollbehörden eine ausschlaggebende Rolle zu. Aus Sicht einiger Delegationen ließe sich mit Hilfe von Single-Window-Diensten, bei denen die erforderlichen Informationen und Berichte an eine zentrale Kontaktstelle übermittelt werden, eine bessere Abstimmung und Harmonisierung erreichen. Darüber hinaus sind die meisten Delegationen dafür, diese Single-Window-Dienste nicht allein der Kommunikation zwischen Schiffen, Schiffsbetreibern und den nationalen Behörden vorzubehalten, sondern sie auf alle interessierten Parteien des Seeverkehrssektors auszudehnen, wobei allerdings der Schutz sensibler Daten sichergestellt sein müsse. Einige Delegationen warnten allerdings vor einer überstürzten Ausdehnung, da es noch keine hinreichenden Erfahrungen mit den geltenden Single-Window-Regeln gebe; diese würden nämlich erst ab Mitte 2015 zur Anwendung gelangen.

Der Vorsitz hat die Standpunkte der Mitgliedstaaten in einem Synthesepapier (([11204/12](#))). zusammengefasst.

Das Konzept "Blauer Gürtel" und das Pilotprojekt waren vom Rat im Dezember 2010 gebilligt worden (Schlussfolgerungen in [16266/10](#)). Daraufhin hatte die Kommission die Initiative "Blauer Gürtel" in ihr Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" ([8333/11](#)). aufgenommen.

TELEKOMMUNIKATION

Informationen des öffentlichen Sektors

Der Rat nahm Kenntnis von einem Sachstandsbericht des Vorsitzes ([10403/12](#)) über die bisherigen Beratungen, und die Minister führten eine öffentliche Orientierungsaussprache über dieses Dossier.

Die Kommission hatte ihren Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2003/98/EG über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors ("PSI-Richtlinie") im Dezember 2011 unterbreitet ([18555/11](#)). Er ist Teil der Digitalen Agenda für Europa und der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum.

Die Minister konzentrierten sich bei ihren Ausführungen insbesondere auf die beiden folgenden vom Vorsitz vorgelegten Fragen: Wie lassen sich Binnenmarkt und Wachstumsagenda durch die PSI-Richtlinie am besten fördern und wie könnte die geänderte PSI-Richtlinie einen ausgewogenen Ansatz fördern, der einerseits zu einer Kostensenkung für die Unternehmen führt, die sich weiterverwendbare Daten zunutze machen, und der andererseits zugleich der Notwendigkeit der Ausgabendeckung auf Seiten der Behörden gerecht wird (*siehe* [9959/12](#)).

Informationen des öffentlichen Sektors stellen die größte Informationsquelle in Europa dar. Sie werden von öffentlichen Stellen generiert und erhoben; sie umfassen digitale Karten sowie meteorologische, rechtliche, verkehrstechnische, finanzielle, wirtschaftliche und sonstige Daten. Die meisten dieser Ausgangsdaten könnten für neue Produkte und Dienstleistungen, die wir täglich nutzen wie Navigationssysteme in Fahrzeugen, Wettervorhersagen, Finanz- und Versicherungsdienstleistungen, weiterverwendet werden oder in diese einfließen.

Ziel des Vorschlags ist die Beseitigung fortdauernder und neu entstehender Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Nutzung von Informationen des öffentlichen Sektors, die eine vollständige Ausschöpfung des wirtschaftlichen Potenzials dieser Ressource behindern. Darüber hinaus soll die Erstellung unionsweiter Produkte und Dienstleistungen, die auf Informationen des öffentlichen Sektors beruhen, erleichtert und die effektive grenzüberschreitende Nutzung von Informationen des öffentlichen Sektors für Mehrwertprodukte und -dienste gewährleistet werden.

Der Änderungsvorschlag der Kommission enthält insbesondere drei wichtige Neuerungen: Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf Kultureinrichtungen, Verpflichtung zur Gestattung der Weiterverwendung verfügbarer Dokumente im Besitz öffentlicher Stellen und eine Gebührenregelung für die Weiterverwendung.

Der Vorschlag ist von der Gruppe "Telekommunikation und Informationsgesellschaft" in mehreren Sitzungen geprüft worden. Die Delegationen begrüßten generell den Vorschlag und unterstützten dessen Ziele. Im Mittelpunkt der Beratungen standen die Ausweitung des Anwendungsbereichs sowie die Grenzen und Vorschriften für die Erhebung von Gebühren über die Zusatzkosten hinaus. Unter dem zyprischen Vorsitz werden die Beratungen über dieses Dossier fortgesetzt. Die Abstimmung im ITRE-Ausschuss des Europäischen Parlaments ist für September 2012 angesetzt.

Transeuropäische Telekommunikationsnetze

Der Rat führte eine öffentliche Orientierungsaussprache über den Entwurf einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze und nahm einen diesbezüglichen Sachstandsbericht des Vorsitzes zur Kenntnis ([10451/12](#)).

Bei ihren Beratungen konzentrierten sich die Minister insbesondere auf die Kriterien für die Auswahl von Projekten für den Aufbau der Breitbandinfrastruktur und auf die Arten von europäischen grenzübergreifenden digitalen Dienstinfrastrukturen, die gefördert werden könnten (*siehe* [9963/12](#)).

Die Kommission hatte ihren Vorschlag im Oktober 2011 vorgelegt ([16006/11](#)). Mit der Verordnung sollen Leitlinien in Bezug auf die Ziele und Prioritäten, die für Breitbandnetze und digitale Dienstinfrastrukturen ins Auge gefasst werden, aufgestellt werden. Mit den Leitlinien werden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse in diesem Bereich festgelegt.

Im Bereich der Breitbandnetze sollten die Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Entwicklung von leistungsfähigen und hochleistungsfähigen Breitbandnetzen fördern. Damit soll dazu beigetragen werden, bis 2020 die Ziele der Digitalen Agenda für Europa zu verwirklichen, nämlich eine universelle Breitbandversorgung mit 30 Mbit/s oder einen Anteil von mindestens 50 % der Haushalte, die einen Anschluss mit über 100 Mbit/s haben. EU-weit wird eine ausgewogene Reihe von 30-Mbit/s- und 100-Mbit/s-Projekten geplant.

Zu den Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der digitalen Dienstinfrastrukturen könnten transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen, grenzüberschreitend erbrachte elektronische Behördendienste, die auf interoperabler Identifizierung und Authentifizierung basieren, und den Zugang zu Informationen des öffentlichen Sektors, zu mehrsprachigen Ressourcen, zu Online-Diensten für Sicherheit und Gefahrenabwehr und zu intelligenten Energiedienstleistungen ermöglichen, gehören.

Die Gruppe "Telekommunikation und Informationsgesellschaft" hat diesen Vorschlag in mehreren Sitzungen geprüft. Insbesondere folgende Fragen sind von den Delegationen noch weiter zu prüfen:

Beteiligung der Mitgliedstaaten insbesondere an den Vorbereitungsschritten der Projektauswahl und der Änderung der Beschreibung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, Rolle und Status der vorgeschlagenen Sachverständigengruppe, Inhalt des Anhangs zu der vorgeschlagenen Verordnung "Fazilität 'Connecting Europe'" (CEF) und die Beziehung zwischen der CEF-Verordnung und anderen Finanzierungsinstrumenten, wie etwa den Struktur- und Kohäsionsfonds.

Über den aus dieser Verordnung resultierenden finanziellen Beitrag der EU soll im Kontext des CEF-Finanzierungsinstruments mit Blick auf den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2014-2020) verhandelt werden. Der Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" wurde von den Verkehrsministern am ersten Tag der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) eingehender erörtert (siehe Seite 9). Die Kommission hatte diesen Vorschlag ([16176/11](#)) im Juni 2011 mit dem Ziel unterbreitet, die Fertigstellung vorrangiger Energie-, Verkehrs- und Digitalinfrastrukturen mit Gesamtmitteln in Höhe von 40 Mrd. EUR zu fördern, von denen 9,2 Mrd. EUR auf Breitbandnetze und digitale Dienstinfrastrukturen entfallen sollen.

Die Abstimmung im ITRE-Ausschuss des Europäischen Parlaments ist für November 2012 angesetzt.

SONSTIGES

Verkehr

Emissionshandel im Luftfahrtsektor

Die Kommission wies darauf hin, dass sich einige Drittstaaten weiterhin einer Anwendung des Emissionshandelssystems der EU (ETS) auf ihre Fluggesellschaften widersetzen. Sie unterstrich, dass die EU geschlossen auftreten, gleichzeitig aber auch bereit sein müsse, ihre Regelung im Interesse einer globalen Lösung anzupassen. Auf der bevorstehenden Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in der zweiten Junihälfte in Montreal (Kanada) würden die möglichen Optionen erörtert; dabei könnten Fortschritte erzielt werden.

Einige Mitgliedstaaten äußerten die Sorge, dass es zu Vergeltungsmaßnahmen kommen könne – zum Schaden der Unternehmen oder Fluggesellschaften der EU. In diesem Falle müsse abgestimmt reagiert werden; zudem müsse weiter versucht werden, im Rahmen der ICAO eine globale Vereinbarung zu erreichen.

Elektronisches Mautsystem

Der Rat ließ sich von der Kommission über die Einführung des europäischen elektronischen Mautsystems (EETS) informieren, das die Interoperabilität aller elektronischen Mautsysteme in der EU sicherstellen soll, so dass Kraftfahrzeuge nur ein einziges Bordgerät benötigen ([10473/12](#)). Zwar sind inzwischen Fortschritte erzielt worden, doch sind die Beratungen noch nicht so weit vorangeschritten, dass das System wie geplant bis Oktober 2012 EU-weit für alle Lastkraftwagen eingeführt werden kann. Deshalb müsse das Vorhaben beschleunigt werden, beispielsweise durch entsprechende Vorgaben seitens des Rates, Entwicklung eines erschwinglichen Testverfahrens, den Austausch von Informationen und die Nutzung des Rahmens der transeuropäischen Verkehrsnetze für die Einführung des EETS.

Seminar über Piraterie

Die Kommission informierte den Rat über die Ergebnisse eines Seminars über Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle auf See, das die Kommission in Zusammenarbeit mit dem dänischen Vorsitz am 28./29. März 2012 in Brüssel veranstaltet hat ([10619/12](#)). Auf dem Seminar, an dem Vertreter der EU-Organe und internationaler Organisationen sowie der Seeverkehrsbranche und privater Sicherheitsunternehmen teilnahmen, wurden unter anderem folgende Themen erörtert: Auswirkungen der Seeräuberei auf Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute, wirtschaftliche Folgen, Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord, militärisches Engagement der EU im Golf von Aden und Förderung der Entwicklung in Somalia. Die Kommission hob hervor, dass nicht nur auf See, sondern auch zu Lande Maßnahmen ergriffen werden müssten, um die eigentlichen Ursachen, wie fehlende Rechtsstaatlichkeit und mangelnde Fähigkeiten, zu bekämpfen.

Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes

Die zyprische Delegation stellte das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Bereich Verkehr vor.

Im Großen und Ganzen soll die Arbeit an den Gesetzgebungsvorschlägen, bei denen sich der Rat bereits auf eine allgemeine Ausrichtung verständigt hat, fortgesetzt werden; dies betrifft das Paket zur Neufassung der Eisenbahnvorschriften, die Vorschläge für Bodenabfertigungsdienste und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, die TEN-V-Leitlinien, die CEF-Verordnung und die Verordnung über die weitere Durchführung von EGNOS und Galileo.

Was den Landverkehr betrifft, so werden der Fahrtenschreiber-Vorschlag und die Straßenverkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf junge Fahrer, zu den Hauptthemen zählen. Was den Luftverkehr anbelangt, so werden der Zeitnischen-Vorschlag – d.h. der dritte Teil des Flughafenpakets – sowie die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums auf der Tagesordnung stehen. Im Hinblick auf den intermodalen Verkehr wird eine informelle Ministertagung dem Thema digitale Technologien im Verkehrssektor gewidmet sein.

Auf dem Gebiet des Seeverkehrs wird der Vorsitz versuchen, eine Einigung über die beiden Vorschläge über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten und der Hafenstaaten zu erreichen. Ferner plant er eine Debatte über einen mehrjährigen Finanzrahmen für die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sowie über einen Vorschlag zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung, den die Kommission voraussichtlich im Herbst vorlegen wird. Außerdem wird er die Verkehrsminister um einen Beitrag zu den Beratungen über die integrierte Meerespolitik der EU ersuchen.

Telekommunikation

Roaming-Dossier

Der Vorsitz unterrichtete den Rat über die Roaming-Verordnung ([10567/12](#)). Die politische Einigung mit dem Europäischen Parlament wurde am 28. März erzielt; das Europäische Parlament nahm die Verordnung am 10. Mai an und der Rat verabschiedete sie am 30. Mai (siehe Pressemitteilung [10362/12](#)). Die Verordnung wird, am 30. Juni im Amtsblatt der EU veröffentlicht; sie tritt am 1. Juli 2012 in Kraft.

Vertrauen in elektronische Transaktionen im Binnenmarkt

Die Kommission stellte den Ministern einen neuen, am 4. Juni 2012 verabschiedeten Entwurf einer Verordnung vor, mit der grenzüberschreitende und sichere elektronische Transaktionen ermöglicht werden sollen.

In der Verordnung werden mit Blick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts Vorschriften für die elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen festgelegt. Außerdem wird ein Rechtsrahmen für elektronische Signaturen, elektronische Siegel, elektronische Dokumente, elektronische Zustelldienste und die Website-Authentifizierung festgelegt. Die Verordnung wird zur Schaffung von Vertrauen in den Online-Markt für Güter und Dienstleistungen und somit zur Vollendung des Binnenmarkts und zum Wachstum beitragen.

Weitere Informationen:

http://ec.europa.eu/information_society/policy/esignature/eu_legislation/regulation/index_de.htm

Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes

Die zyprische Delegation unterrichtete den Rat über ihr Arbeitsprogramm ([10730/12](#)). Im Mittelpunkt ihrer Arbeiten werden insbesondere folgende Legislativvorschläge stehen: Verordnung über Leitlinien zu transeuropäischen Telekommunikationsnetzen, Verordnung über die Europäische Agentur für Netz- und Informationssicherheit und Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors. Die informelle Tagung über Telekommunikation und Verkehr wird am 16./17. Juli 2012 in Nikosia stattfinden. Die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation, Energie - Telekommunikation) wird am 21. Dezember 2012 stattfinden.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnisse für Luftfahrzeuge – Neufassung der Durchführungsbestimmungen

Der Rat beschloss, den Erlass der Neufassung der Verordnung der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben ([8632/12](#)) nicht abzulehnen.

Mit der Neufassung werden die Änderungen, die im Laufe der Zeit an der betreffenden Kommissionsverordnung vorgenommen worden sind, in einem einzigen Text zusammengefasst. Zudem werden in dem neuen Verordnungsentwurf die Anforderungen und Verfahren für die Erteilung der Zeugnisse aktualisiert, um ein einheitlich hohes Niveau der Flugsicherheit aufrechtzuerhalten. Die Änderungen betreffen insbesondere den Nachweis für die Einhaltung der Anforderungen, leichte Luftfahrzeuge sowie Reparaturen an Hilfstriebwerken.

Der Verordnungsentwurf 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.

Luftverkehrsabkommen mit der Republik Moldau *

Der Rat beschloss die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung eines Abkommens, mit dem schrittweise ein gemeinsamer Luftverkehrsraum mit der Republik Moldau eingerichtet werden soll und das die bestehenden bilateralen Abkommen zwischen einzelnen EU-Mitgliedstaaten und der Republik Moldau ersetzen oder ergänzen wird (Beschluss über die Unterzeichnung: [8181/12](#); Abkommen: [8185/12](#); Erklärungen: [10453/12](#) + [ADD 1](#) + [ADD 2](#) + [ADD 3](#)).

Mit dem Abkommen sollen die Märkte in Bezug auf Flugstrecken und Kapazitäten schrittweise geöffnet werden, damit für Luftfahrtunternehmen aus der EU und der Republik Moldau unterschiedslos gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen; ferner sieht das Abkommen vor, dass beide Seiten bei der Regulierung zusammenarbeiten und dass die Luftverkehrsvorschriften der Republik Moldau schrittweise an die EU-Vorschriften für die Bereiche Sicherheit und Sicherung, Flugverkehrsmanagement, soziale Aspekte und Umweltschutz angeglichen werden.

NUKLEARE SICHERHEIT

Kooperationsabkommen Euratom/Südafrika

Der Rat verabschiedete einen Beschluss, mit dem der Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Atomgemeinschaft und der Regierung Südafrikas über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der friedlichen Nutzung der Kernenergie durch die Kommission gebilligt wird ([9729/12](#) + [COR I](#)).

Mit dem Abkommen soll die Zusammenarbeit bei der friedlichen Nutzung der Kernenergie gefördert und erleichtert werden, um die Kooperation zwischen Euratom und Südafrika insgesamt – im Einklang mit den Erfordernissen und Prioritäten ihrer jeweiligen Nuklearprogramme – zu verstärken.

So soll die wissenschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Gemeinschaft und Südafrika gefördert und insbesondere die Beteiligung südafrikanischer Forschungseinrichtungen an Forschungsprojekten der entsprechenden Euratom-Forschungsprogramme erleichtert werden; gemäß dem Prinzip der Gegenseitigkeit soll zudem die Beteiligung von Forschungseinrichtungen der Europäischen Atomgemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten an südafrikanischen Projekten in ähnlichen Forschungsbereichen gewährleistet werden.

POSTDIENSTE

Teilnahme der EU an den Arbeiten des Weltpostvereins

Der Rat verabschiedete Schlussfolgerungen zur Teilnahme der Europäischen Union an den Arbeiten des Weltpostvereins (WPV) ([9341/12](#)). Darin billigt er insbesondere die im Anhang wiedergegebene EntschlieÙung, mit der der 25. WPV-Kongress ersucht wird, der EU den förmlichen Status eines De-jure-Beobachters beim WPV und in seinen Organen zu gewähren. Der Kongress wird vom 24. September bis zum 15. Oktober 2012 in Doha (Katar) stattfinden.

Der WPV ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, deren Ziel es ist, den Aufbau und die Verbesserung der Postdienste im internationalen Kontext zu gewährleisten und die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Postdienste zu fördern.

UMWELT**Handel mit wildlebenden Tieren und Pflanzen**

Der Rat beschloss, den Erlass der Kommissionsverordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 865/2006 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates in Bezug auf bestimmte Regelungen zum Handel mit Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten ([9214/12](#)) nicht abzulehnen.

Die Kommissionsverordnung unterliegt dem Regelungsverfahren mit Kontrolle; die Kommission kann nun, da der Rat seine Zustimmung erteilt hat, die Verordnung erlassen, sofern das Europäische Parlament keine Einwände erhebt.

LEBENSMITTELRECHT**Lebensmittel für gefährdete Personen – allgemeine Ausrichtung**

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung¹ zu einer neuen EU-Verordnung über Lebensmittel, die für bestimmte gefährdete Personen ([10086/12](#)), wie beispielsweise Säuglinge und Kleinkinder, als unverzichtbar gelten; das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung noch nicht festgelegt hat.

Nähere Einzelheiten siehe Pressemitteilung [10381/12](#).

¹ Eine allgemeine Ausrichtung ist eine politische Einigung des Rates in Erwartung der Festlegung eines Standpunkts in erster Lesung durch das Europäische Parlament.