



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3196. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Verkehr

Luxemburg, 29. Oktober 2012

Präsident

Efthemios Florentzou

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten
(Zypern)

P R E S S E

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Der Rat verständigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu einer Neufassung der Verordnung von 1993 über die Zuweisung von **Start- und Landezeitnischen auf EU-Flughäfen mit Kapazitätsproblemen**. Um das Zuweisungssystem vor dem Hintergrund einer zunehmenden Überlastung der Flughäfen zu optimieren, sieht der neue Verordnungsentwurf insbesondere vor, dass die Fluggesellschaften Zeitnischen veräußern und erwerben können. Auch ist die Möglichkeit vorgesehen, bei einer verspäteten Rückgabe nicht genutzter Zeitnischen an den Zeitnischenpool Kosten in Rechnung zu stellen; darüber hinaus werden die Unabhängigkeit und die Zusammenarbeit der Zeitnischen-Koordinatoren verstärkt. Der auf der Ratstagung erzielte Kompromiss gestattet es den Mitgliedstaaten, in ausreichend begründeten Fällen zeitweilige Beschränkungen für den Zeitnischenhandel vorzusehen, wobei die Kommission sich jedoch einem solchen Beschluss widersetzen kann.

Der Rat verständigte sich auch auf eine allgemeine Ausrichtung zu zwei Richtlinienentwürfen, in denen festgelegt werden soll, inwieweit die Flaggenstaaten und inwieweit die Hafenstaaten für die **Durchsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens**, das 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) angenommen worden war, verantwortlich sind. Das 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.

Der Rat erzielte eine politische Einigung über eine neue Verordnung für **Fahrtenschreiber** im Straßenverkehr, mit der im Wesentlichen die allgemeine Ausrichtung bestätigt wird, auf die sich der Rat im Juni dieses Jahres verständigt hatte. Der neue Gesetzgebungsentwurf, der die Fahrtenschreiber-Verordnung von 1985 ersetzen wird, soll Betrug erschweren und den Verwaltungsaufwand verringern, insbesondere durch einen satellitengestützten "intelligenten Fahrtenschreiber" und die Einführung einiger neuer Regelungen.

Zudem genehmigte der Rat die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung einer Vereinbarung mit der Europäischen Organisation für Flugsicherung (**Eurocontrol**), mit der ein neuer und stabiler Rahmen für eine verstärkte Zusammenarbeit geschaffen wird.

Schließlich führte der Rat eine Aussprache über die vorgeschlagene Aktualisierung der gemeinsamen Vorschriften für die regelmäßigen **Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen** von Kraftfahrzeugen zwecks Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes. Die Ergebnisse der Aussprache werden als Leitlinien in die laufenden Beratungen über diesen Vorschlag einfließen.

Ohne Aussprache nahm der Rat eine Richtlinie zur Schaffung eines **einheitlichen europäischen Eisenbahnraums** an, die auf eine Modernisierung des – in den drei Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets von 2001 enthaltenen – Rechtsrahmens für den europäischen Eisenbahnsektor abstellt.

INHALT¹

TEILNEHMER	5
 ERÖRTERTE PUNKTE	
LUFTVERKEHR.....	7
Bekämpfung der Überlastung der Flughäfen durch Aktualisierung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen	7
Verstärkte Zusammenarbeit mit Eurocontrol.....	9
SEEVERKEHR.....	10
Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens	10
LANDVERKEHR.....	12
Fahrtenschreiber-Verordnung	12
Neue Vorschriften für die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von Fahrzeugen.....	14
SONSTIGES	16
<i>Ministerkonferenz über die Integrierte Meerespolitik der EU</i>	16
<i>Emissionshandel im Luftfahrtsektor</i>	16
<i>Luftfahrtgipfel über den einheitlichen europäischen Luftraum</i>	16
<i>Vorfälle im Zusammenhang mit der Luftqualität in Flugzeugkabinen</i>	17
<i>Informelle Tagung der für Verkehr und Telekommunikation zuständigen Minister</i>	17
<i>Weltkongress über Intelligente Verkehrssysteme (IVS)</i>	17
<i>Europäischer Tag der Straßenverkehrssicherheit</i>	18
<i>Verkehrsbeziehungen zwischen der EU und Russland</i>	18

¹

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

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE*VERKEHR*

- Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum 19

HANDELSPOLITIK

- Antidumping – Aluminiumheizkörper – China 19

AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

- Rechte von Menschen mit Behinderungen – Rahmen der EU 20

UMWELT

- Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen..... 20
- Altfahrzeuge 20

BESCHÄFTIGUNG

- Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung für Dänemark und Deutschland 21

ERNENNUNGEN

- Ausschuss der Regionen 21

IM SCHRIFTLICHEN VERFAHREN ANGENOMMENE RECHTSAKTE

- Restriktive Maßnahmen – Republik Guinea 21

TEILNEHMER

Die Regierungen der Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission waren wie folgt vertreten:

Belgien:

Olivier BELLE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bulgarien:

Kamen KICHEV

Stellvertreter des Ministers für Verkehr, Informations-
technologie und Kommunikation**Tschechische Republik:**

Jiří ŽÁK

Stellvertreter des Ministers für Verkehr

Dänemark:

Herr Henrik DAM KRISTENSEN

Minister für Verkehr

Deutschland:

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Estland:

Juhan PARTS

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

Griechenland:Konstantinos MOUSOUROULIS
Nikolaos STATHOPOULOSMinister für die Handelsmarine
Generalsekretär**Spanien:**Ana Maria PASTOR JULIÁN
Carmen LIBREROMinisterin für öffentliche Arbeiten
Generalsekretärin für Verkehr**Frankreich:**

Frédéric CUVILLIER

Staatsminister für Verkehr, Meeresfragen und Fischerei
bei der Ministerin für Ökologie, nachhaltige Entwicklung
und Energie**Italien:**

Mario CIACCIA

Stellvertretender Minister für Infrastruktur und Verkehr

Zypern:

Efthymios FLOURENTZOU

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Lettland:

Aivis RONIS

Minister für Verkehr

Litauen:

Rimvydas VAŠTAKAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommuni-
kation**Luxemburg:**Claude WISELER
Michèle EISENBARTHMinister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters**Ungarn:**

Olivér VÁRHELYI

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Malta

Austin GATT

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Kommunikation

Niederlande:Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Joop AT SMAMinisterin für Infrastruktur und Umwelt
Staatssekretär für Infrastruktur und Umwelt**Österreich:**

Doris BURES

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Techno-
logie

Polen:

Maciej JANKOWSKI

Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen
und maritime Angelegenheiten**Portugal :**

Pedro COSTA PEREIRA

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Rumänien:

Valentin PREDA

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Slowenien:

Uroš VAJGL

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Slowakei:

František PALKO

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

Marja RISLAKKI

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Ministerin für Infrastruktur

Vereinigtes Königreich:

Stephen HAMMOND

Parlamentarischer Unterstaatssekretär für Verkehr

.....

Kommission:

Siim KALLAS

Vizepräsident

.....

Die Regierungen der beitretenden Staaten waren wie folgt vertreten:

Kroatien:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister für Meeresangelegenheiten, Verkehr und Infra-
struktur

ERÖRTERTE PUNKTE

LUFTVERKEHR

Bekämpfung der Überlastung der Flughäfen durch Aktualisierung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen

Der Rat hat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu einer Neufassung der Verordnung von 1993 über die Zuweisung von Start- und Landezeitnischen auf Flughäfen in der EU ([15442/12](#)) verständigt. Das System für die Zuweisung von Zeitnischen wird auf Flughäfen mit bedeutender Unterkapazität angewandt und ist ein Instrument, um den Zugang zu überlasteten Flughäfen nach transparenten und diskriminierungsfreien Regeln zu organisieren. Mit der Überarbeitung der Verordnung soll die zunehmende Überlastung der Flughäfen in Angriff genommen werden.

Mit der Neufassung soll sichergestellt werden, dass Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen den Fluggesellschaften zugewiesen werden, die zu ihrer wirtschaftlichen Verwertung am besten in der Lage sind und somit für eine optimale Zuweisung der Zeitnischen und Nutzung der Flughafenkapazität gesorgt wird. Zu diesem Zweck soll eine Reihe von Maßnahmen eingeführt werden:

- die Luftfahrtunternehmen können fortan Zeitnischen veräußern und erwerben ("Sekundärhandel");
- die Mitgliedstaaten können fortan Fluggesellschaften, die nicht genutzte Zeitnischen an den Zeitnischenpool zurückgeben, wenn es für eine Neuzuweisung bereits zu spät ist, Kosten in Rechnung stellen;
- die Unabhängigkeit der Flughafenkoordinatoren wird erhöht, ihre Zusammenarbeit verbessert und das Zeitnischen-Zuweisungsverfahren transparenter gemacht;
- der Netzmanager des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) wird am Zuweisungsverfahren beteiligt, damit den Auswirkungen einer Zeitnischenzuweisung auf einem bestimmten Flughafen auf das gesamte europäische Flugverkehrsnetz Rechnung getragen werden kann.

Bei der wichtigsten offenen Frage, die von den Ministern noch geklärt werden musste, ging es um die Möglichkeit für die Fluggesellschaften, Zeitnischen zu veräußern und zu erwerben. Einige Delegationen forderten die Einführung von Schutzklauseln, weil sie mögliche negative Auswirkungen des Sekundärhandels auf – wirtschaftlich weniger profitable – Regionalflüge oder eine potenzielle spekulative Verwendung der gehandelten Zeitnischen befürchten. Einige Delegationen unterstrichen jedoch ebenso wie die Kommission die Notwendigkeit einer einheitlichen Anwendung des Systems und verwiesen auf das Risiko einer Fragmentierung des Marktes. Als Kompromiss, der von den meisten Delegationen akzeptiert werden konnte, wurde der vom Vorsitz vorgelegte Wortlaut des Verordnungsentwurfs ([15282/12](#)) dahingehend geändert, dass es den Mitgliedstaaten nunmehr gestattet ist, zeitweilige Beschränkungen vorzusehen, wenn nachweislich ein größeres Problem beim Sekundärhandel auftritt. Diese Beschränkungen müssen transparent, diskriminierungsfrei und verhältnismäßig sein; sie sind zu begründen und der Kommission zu notifizieren, die sich den Beschränkungen jedoch widersetzen kann. Die Mitgliedstaaten müssen sich der Entscheidung der Kommission, die ebenfalls begründet werden muss, beugen.

Zudem wurden – ebenfalls stets im Rahmen der Regelung für den Sekundärhandel – die Bedingungen für die Verwendung umdisponierter Zeitnischen, die gegen neu erworbene Zeitnischen ausgetauscht wurden, was nur im Sinne einer Verbesserung der Zeitnischendispositionen für die betreffenden Dienste gestattet ist, leicht gelockert. Es wurde vereinbart, dass solche umdisponierten Zeitnischen nicht notwendigerweise während einer vollen Flugplanperiode genutzt werden müssen.

Der erzielte Kompromiss betrifft auch eine Reihe von Änderungen anderer Teile des Verordnungsentwurfs:

– Sollte der Entzug von Zeitnischen im Falle von Missbrauch unverhältnismäßig sein, kann der Koordinator als Alternative die Auferlegung von Sanktionen empfehlen.

– Die Vorschriften über als verfallen gemeldete Zeitnischen aufgrund von Feiertagen wurden gestrichen, da sie für überflüssig gehalten werden.

– Leicht geändert wurden auch die Vorschriften für die Koordinierungsverfahren in Notfällen, den Zugriff auf die Datenbank des Koordinators, die von den Luftfahrtunternehmen zu erteilenden Auskünfte und die vom Koordinator dem Leitungsorgan des Flughafens zu übermittelnden Informationen. In Bezug auf den Vorschlag der Kommission, die gegenwärtigen Kriterien für die Gewährung von Prioritäten bei der Zuweisung von Zeitnischen an Luftfahrtunternehmen für die Folgesaison ("angestammte Zeitnischen") zu ändern, hatten bereits die Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates gezeigt, dass eine breite Mehrheit der Mitgliedstaaten diese Änderungen ablehnt. Auf der Ratstagung blieb die Kommission bei ihrem Vorschlag, den Mindestsatz der vorgeschriebenen tatsächlichen Nutzung der zugewiesenen Zeitnischen auf 85 % (statt zurzeit 80 %) und die Mindestanzahl der Zeitnischen, die für dieselbe Zeit am selben Wochentag (Zeitnischen-Abfolge) von 5 auf 15 für die Sommerflugplanperiode und auf 10 für die Winterflugplanperiode zu erhöhen. Die meisten Mitgliedstaaten wollen jedoch beim derzeitigen System bleiben und verweisen dabei auf die nötige Flexibilität für die Fluggesellschaften, insbesondere um Leerflüge zu vermeiden, die nur durchgeführt werden, um den Anspruch auf die Zeitnischen sicherzustellen. Es wird allerdings möglich sein, die Mindestanzahl der erforderlichen Zeitnischen im Rahmen der örtlichen Leitlinien zu erhöhen. Der Vorschlag ([18009/11](#)), den die Kommission im Dezember 2011 unterbreitet hat, ist Teil des sogenannten "Flughafenpakets", das außerdem Vorschläge für Bodenabfertigungsdienste und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen enthält. Mit dem Paket sollen zwei große Probleme geregelt werden: die Flughafenkapazitäten und die Qualität der auf Flughäfen erbrachten Dienstleistungen.

Das Europäische Parlament, das dem Erlass der Verordnung ebenfalls zustimmen muss, hat seinen Standpunkt zu dem Vorschlag noch nicht festgelegt.

Verstärkte Zusammenarbeit mit Eurocontrol

Der Rat hat die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung einer Vereinbarung mit der Europäischen Organisation für Flugsicherung (Eurocontrol) genehmigt, mit der ein neuer stabiler Rahmen für eine verstärkte Zusammenarbeit geschaffen wird ([13792/12](#)).

Die Vereinbarung, in der die Bereiche der Zusammenarbeit aufgelistet und die Formen und Mechanismen der Zusammenarbeit festgelegt werden, bestätigt Eurocontrol in ihrer Rolle als technischer und operativer Arm der EU bei der Entwicklung und Umsetzung des Programms zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (SES); zugleich wird die EU zur Regulierungsinstanz für dieses Programm bestimmt. Die Vereinbarung schafft zudem einen Rahmen für die zivil-militärische Koordinierung des Flugverkehrsmanagement und für die gesamteuropäische Koordinierung über die Grenzen der EU hinaus. Darüber hinaus kann die EU durch diese Vereinbarung einen Beitrag zur laufenden Reform der Verwaltungsstruktur von Eurocontrol leisten.

Des weiteren zielt die Vereinbarung darauf ab, Synergien zu entwickeln und Überlappungen mit der Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in sicherheitsbezogenen Fragen des Flugverkehrsmanagements und in Umweltfragen zu verhindern.

Eurocontrol ist eine zivil-militärische zwischenstaatliche Organisation mit 39 Vertragsparteien in ganz Europa, einschließlich aller EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Estland. Die Organisation spielt eine zentrale Rolle beim Flugverkehrsmanagement (ATM) in Europa und steht der EU in diesem Bereich mit fachlichem Rat und technischer Hilfe zur Seite. Im letzten Jahr ist Eurocontrol zum ATM-Netzverwalter für das Programm zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums ernannt worden, mit dem auf der Grundlage eines in den Jahren 2004 und 2009 angenommenen Rechtsrahmens ein sicheres und effizientes Flugverkehrsmanagementsystem auf europäischer Ebene geschaffen werden soll.

SEEVERKEHR

Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens

Der Rat hat sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu zwei Richtlinienentwürfen verständigt, in denen festgelegt werden soll, inwieweit die Flaggenstaaten und inwieweit die Hafenstaaten für die **Durchsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens**, das 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) angenommen worden war, verantwortlich sind.

Der **Flaggenstaat**-Richtlinienentwurf ([14790/12](#)) soll sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten ihrer Verpflichtung als Flaggenstaaten nachkommen und überwachen, dass unter ihrer Flagge fahrende Schiffe den Vorschriften der Richtlinie 2009/13/EG, mit der das Seearbeitsübereinkommen weitgehend in 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.

Im Anschluss an die Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates wurde der Kommissionsvorschlag ([8241/12](#)) geändert, insbesondere um einen längeren Übergangszeitraum vorzusehen und es den Mitgliedstaaten zu gestatten, ein flexibleres Überwachungssystem für kleinere Schiffe mit einem Bruttoreaumgehalt unter 200, die keine internationalen Seereisen machen, anzuwenden.

Slowenien hat Bedenken gegen die Wahl der Rechtsgrundlage für diese Richtlinie, die – im Gegensatz zur Rechtsgrundlage der Richtlinie von 2009 – keine sozialpolitische Bestimmung des Vertrags sei, sondern eine Verkehrsvorschrift, die von der Kommission für angemessener gehalten werde. Diese Delegation enthielt sich deshalb der Stimme und gab eine Erklärung ab, um ihren Standpunkt zu erläutern ([14790/12 ADD 2](#)).

Der Richtlinienentwurf, der die Vorschriften zur Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens teilweise übernimmt, verpflichtet die Flaggenstaaten, Überprüfungsmechanismen einzuführen, mit denen die Einhaltung der Vorschriften überwacht werden können. Auch wird darin festgelegt, dass die hierfür verantwortlichen Personen über die erforderliche berufliche Befähigung und Unabhängigkeit verfügen müssten. Schließlich ist in dem Entwurf ein Beschwerdeverfahren vorgesehen.

Mit dem **Hafenstaat**-Richtlinienentwurf ([13904/12](#)) wird die Richtlinie 2009/16 über die Hafenstaatkontrolle geändert. Die Änderungen betreffen insbesondere

- die Aufnahme neuer Dokumente in die Liste der zu überprüfenden Dokumente, nämlich das "Seearbeitszeugnis" und die "Seearbeits-Konformitätserklärung",
- die Erweiterung der Inspektionen, indem auch die Einhaltung anderer Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens überprüft wird,

- den Umgang mit Beschwerden und
- die Aufnahme einer Bestimmung, wonach ein Schiff bei einer schweren oder wiederholten Verletzung der Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens festgehalten werden darf.

Darüber hinaus werden neue Regeln für delegierte Rechtsakte und der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse aufgenommen, um den neuen Verfahren, die mit dem Vertrag von Lissabon eingeführt wurden, welcher erst nach dem Erlass der Richtlinie von 2009 in Kraft getreten ist, Rechnung zu tragen.

Bei den Beratungen in den Vorbereitungsgremien des Rates wurde der Kommissionsvorschlag ([8239/12](#)) in einigen Punkten geändert. Insbesondere wurde beschlossen, die Möglichkeit zu streichen, 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. Zudem wurde Deutlichkeit geschaffen in Bezug auf die Mitgliedstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen noch nicht ratifiziert haben, indem in der Präambel der Richtlinie zum Ausdruck gebracht wird, dass sie sich nach Kräften bemühen sollten, sich an die in den Übereinkommen vorgesehene Verfahren und Praktiken zu halten. Zudem hat der Rat zwei weitere Übereinkommen in die Liste der Übereinkommen aufgenommen, für die eine Hafenstaatkontrolle vorzunehmen ist, nämlich die Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen bzw. über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Bunkerölverschmutzung; dies soll zu einer weiteren Verbesserung des Umweltschutzes in den Häfen der EU beitragen. Generell wurde der Wortlaut des Richtlinienentwurfs enger an den Text des Übereinkommens angelehnt.

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.

LANDVERKEHR

Fahrtenschreiber-Verordnung

Der Rat hat eine politische Einigung über eine neue Verordnung für Fahrtenschreiber im Straßenverkehr ([13725/12](#)) erzielt. Mit dieser politischen Einigung wird die allgemeine Ausrichtung bestätigt, auf die sich der Rat im Juni dieses Jahres verständigt hatte, wobei der Wortlaut einiger Teile leicht geändert wurde, um den vom Europäischen Parlament inzwischen angenommenen Abänderungen Rechnung zu tragen.

Eine Delegation wies allerdings darauf hin, dass sie den Text des Verordnungsentwurfs nicht unterstützen könne, da sie sich umfassendere Befreiungen von der Verpflichtung zur Verwendung eines Fahrtenschreibers für kleine und mittlere Unternehmen gewünscht hätte.

Die politische Einigung wird in Form eines nach der rechtlichen und sprachlichen Überprüfung festgelegten Standpunkts in erster Lesung förmlich festgeschrieben. Parallel dazu wird der Rat seine Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament fortsetzen, um eine Einigung auf einen endgültigen Text anzustreben, der von den beiden Organen in zweiter Lesung angenommen werden kann.

Mit dem neuen Verordnungsentwurf, der die Fahrtenschreiber-Verordnung von 1985 ersetzt, soll durch den umfassenden Einsatz neuer Technologien und durch die Einführung einiger neuer Vorschriften Betrug erschwert und der Verwaltungsaufwand verringert werden.

Der Wortlaut, auf den der Rat sich verständigt hat, sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Technische Aspekte:

- Die gegenwärtige manuelle Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts wird durch eine automatische Aufzeichnung mittels satellitengestützter Positionsbestimmung ersetzt. Zur Verringerung der Kosten werden nur kostenlose Positionsbestimmungsdienste eingesetzt.
- Die Fernübertragung von Daten des Fahrtenschreibers, der grundlegende Informationen über die Einhaltung der Vorschriften liefert, wird es 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 (IVS) vereinfacht wird.

Der Verordnungsentwurf enthält auch Garantien für den Schutz personenbezogener Daten: die Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts beschränkt sich auf den Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit; der Zugriff auf die Daten ist auf die Kontrollbehörden beschränkt und für den Zugriff auf personenbezogene Daten über ein externes IVS-Gerät ist die ausdrückliche Zustimmung des Fahrers erforderlich.

Die "intelligenten Fahrtenschreiber", d.h. der Einsatz der neuen satellitengestützten Technologie – werden 40 Monate nach Festlegung der technischen Spezifikationen für die neuen Fahrtenschreiber obligatorisch; dies dürfte 2017 oder 2018 der Fall sein.

Zu den vorgesehenen Änderungen der **Vorschriften** 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 Fahrtenschreiber-nutzung, 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.

Mit der Anwendung der Vorschriften wird zwei Jahre nach Veröffentlichung der Verordnung im Amtsblatt der Europäischen Union begonnen. Hiervon ausgenommen sind die Bestimmungen hinsichtlich der Zulassung und Kontrolle der Werkstätten sowie der Benutzung von Fahrerkarten, die bereits ein Jahr früher wirksam werden.

In dem vom Rat vereinbarten Text wird der Vorschlag der Kommission nicht berücksichtigt, einen Mikrochip mit den Funktionalitäten der Fahrerkarte in den Führerschein für Berufskraftfahrer aufzunehmen, da die meisten Delegationen bezweifeln, dass die Vorteile dieser Zusammenlegung die damit verbundenen Kosten rechtfertigen würden.

Die Kommission hat eine Reihe von Bedenken zu dem Text in der vom Rat geänderten Fassung (siehe Erklärung in [13725/12 ADD 1](#)). Von der Streichung der Integration der Fahrerkarten abgesehen, ist sie der Auffassung, dass der für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers vorgesehene Termin zu spät liegt, und ist zudem darüber besorgt, dass Fahrerkarten für Fahrer ausgestellt werden können, die ihren Wohnsitz in Gebieten der Mitgliedstaaten haben, in denen die EU-Verträge nicht gelten (d.h. die Färöer und Grönland).

Die Kommission hat ihren Vorschlag ([13195/11](#)) im Juli 2011 vorgelegt. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag im Juli 2012 festgelegt.

Neue Vorschriften für die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von Fahrzeugen

Der Rat hat eine Aussprache über einen Vorschlag für eine Verordnung zur Aktualisierung der gemeinsamen Vorschriften für die obligatorische regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen ([12786/12](#)) geführt. Die Aussprache, die auf der Grundlage eines Diskussionspapiers des Vorsitzes ([15093/12](#)) stattfand, konzentrierte sich auf das Maß der Harmonisierung der technischen Überwachung von Fahrzeugen, das durch die neuen Vorschriften erreicht werden soll, auf die Liste der Fahrzeuge, die regelmäßigen Prüfungen unterzogen werden sollen und auf die Häufigkeit der Prüfungen. Zweck der Aussprache war es, den Vorbereitungsgremien des Rates Leitlinien für die laufenden Beratungen über den Kommissionsvorschlag an die Hand zu geben.

Insgesamt gesehen stand der Rat der Initiative der Kommission für eine weitere Harmonisierung der gemeinsamen Vorschriften für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen positiv gegenüber. Zahlreiche Minister vertraten die Auffassung, dass eine solche Gesetzgebungsinitiative einen sinnvollen Beitrag zu einer höheren Verkehrssicherheit und zu einem besseren Umweltschutz leisten kann.

Zahlreiche Mitgliedstaaten äußerten jedoch Bedenken gegen die Rechtsform der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften und würden eine Richtlinie einer Verordnung vorziehen; sie vertraten die Auffassung, dass eine Richtlinie mehr Spielraum lasse, den Besonderheiten der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, und daher besser geeignet wäre, ein höheres Harmonisierungsmaß und eine angemessene Umsetzung zu erreichen. Eine Delegation konnte die Notwendigkeit der von der Kommission vorgeschlagenen Initiative zum jetzigen Zeitpunkt nicht erkennen; sie verwies dabei auf die damit verbundenen hohen Kosten und bezweifelte, dass sie der Verkehrssicherheit förderlich sei.

Die meisten Mitgliedstaaten äußerten Bedenken zur Liste der zu prüfenden Fahrzeuge, wobei zahlreiche Delegationen die Ausweitung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen und leichte Kraftfahrzeuganhänger in Frage stellten. Zudem waren zahlreiche Delegationen nicht von dem Vorschlag überzeugt, die Häufigkeit der Prüfungen zu erhöhen.

Die von der Kommission vorgeschlagene Aktualisierung stellt auf eine Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit ab und soll zur Erreichung des Ziels der EU beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren. Auch soll durch Reduzierung der auf unzureichende Wartung zurückgehenden Fahrzeugemissionen die Umwelt besser geschützt werden.

Im Vergleich zu den gegenwärtigen Vorschriften gemäß der Richtlinie von 2009, mit der Mindestnormen für regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen festgelegt wurden, schlägt die Kommission vor, den Anwendungsbereich der Prüfungen auf Krafräder und Motorroller sowie leichte Anhänger (unter 3,5 Tonnen) auszuweiten und die Häufigkeit der Prüfungen für ältere Fahrzeuge zu erhöhen. Zudem sollten neue Anforderungen insbesondere für Prüfgeräte, Fähigkeiten und Ausbildung des Prüfpersonals sowie für die Überwachung der Prüfstellen eingeführt werden.

Der Vorschlag sieht vor, dass Fahrzeuge wie nach der derzeitigen Regelung erstmals spätestens vier Jahre nach Datum der Erstzulassung geprüft werden sollten, wobei die zweite Prüfung spätestens zwei Jahre danach erfolgen sollte. Die Mindesthäufigkeit der nächsten Prüfungen sollte allerdings nicht mehr zwei Jahre, sondern ein Jahr betragen. Diese Überarbeitung wird als notwendig erachtet, da entsprechende Aufzeichnungen zeigen, dass die Anzahl der auf technische Mängel zurückzuführenden schweren Verkehrsunfälle nach fünf Jahren erheblich zunimmt. Zudem sollten Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand, nämlich 160 000 km bei der ersten regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung, aus Sicherheitsgründen anschließend jährlich geprüft werden. Die gleichen Zeitabstände sollten auch für Krafträder und Motorroller gelten. Die Einbeziehung dieser Fahrzeugkategorie in das Überprüfungssystem wird für erforderlich gehalten, da Motorradfahrer die Gruppe der Straßenverkehrsteilnehmer mit dem höchsten Sicherheitsrisiko darstellen.

Die von der Kommission im Juli 2012 vorgeschlagene Verordnung ist Teil des Pakets "Verkehrssicherheit", zu dem auch Vorschläge für Verordnungen über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen ([12809/12](#)) bzw. über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge ([12803/12](#)) zählen.

SONSTIGES**Ministerkonferenz über die Integrierte Meerespolitik der EU**

Der Vorsitz unterrichtete die Minister über die informelle Ministerkonferenz über die Integrierte Meerespolitik der EU, die am 7./8. Oktober 2012 in Limassol (Zypern) stattgefunden hatte. Bei den Beratungen auf dieser Konferenz ging es vorrangig darum, die meeresbezogenen Sektoren zu bestimmen, die als wichtige Triebkräfte für Wachstum und Beschäftigung betrachtet werden, und um die auf EU- und nationaler Ebene zu ergreifenden Begleitmaßnahmen für diese Sektoren sowie um die zukünftige Entwicklung der Integrierten Meerespolitik. Auf der Konferenz wurde die "Erklärung von Limassol" angenommen, mit der eine meerespolitische Agenda zur Unterstützung des Strategie Europa 2020 vorangebracht werden soll ([14792/12](#)). Die Annahme der Erklärung fällt mit der Veröffentlichung der Mitteilung der Kommission über die Initiative "Blaues Wachstum" zusammen, auf die sich die Konferenz vorrangig stützte ([13908/12](#)).

Emissionshandel im Luftfahrtsektor

Die Kommission erstattete den Ministern Bericht über die Vorbereitungen der Union für die Tagung des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die vom 29. Oktober bis 16. November 2012 in Montreal stattfindet; dort soll auch die Frage von Maßnahmen zur Bekämpfung der Treibhausgasemissionen durch die internationale Luftfahrt zur Sprache gebracht werden ([15449/12](#)). Die EU ist der Auffassung, dass ein globaler Rahmen für marktgestützte Maßnahmen nach dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung die beste Lösung darstellt. Kann eine Einigung über einen solchen Rahmen in absehbarer Zeit erzielt werden, so könnte die EU die durch ihr Emissionshandelsrecht vorgesehene Flexibilität nutzen, um den globalen Konzepten Rechnung zu tragen, ohne dabei die Ziele ihres eigenen Emissionshandelssystems (ETS) in Gefahr zu bringen.

Die Kommission informierte die Minister auch über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Widerstand der Nicht-EU-Länder gegen die Anwendung des Emissionshandelssystems der EU auf ihre Fluggesellschaften.

Luftfahrtgipfel über den einheitlichen europäischen Luftraum

Der Vorsitz erstattete dem Rat Bericht über den gemeinsam vom zyprischen Vorsitz und von der Europäischen Kommission organisierten Luftfahrtgipfel vom 11./12. Oktober 2012 in Limassol, auf dem die Fortschritte bei der Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums und das weitere Vorgehen erörtert worden waren ([15010/12](#)). Die Debatte konzentrierte sich auf vier Themen: das Leistungssystem für das Flugmanagement, die funktionalen Luftraumblöcke, das SESAR-Programm(ATM-Forschung für den gemeinsamen europäischen Luftraum, d.h. der technologische Pfeiler des SES) und eine Aktualisierung des SES-Regelungsrahmens, die die Kommission vorlegen soll. Auf der Konferenz wurde hervorgehoben, dass weitere Bemühungen vonnöten sind, um alle Komponenten des SES zu verwirklichen.

Vorfälle im Zusammenhang mit der Luftqualität in Flugzeugkabinen

Die deutsche Delegation zeigte sich besorgt über die zunehmende Zahl von Vorfällen mit verunreinigter Luft, d.h. insbesondere Ölgeruch, in Flugzeugkabinen ([15117/12](#)). Sie vertritt die Auffassung, dass diese Angelegenheit auf EU-Ebene behandelt werden sollte, und forderte daher die Kommission und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) auf, Schritte zu unternehmen.

Die Kommission erklärte, jüngste Studien hätten nicht belegt, dass es sich bei solchen Vorfällen um ein echtes Sicherheitsproblem handelt, sie werde diese Angelegenheit jedoch auch weiterhin im Auge behalten.

Informelle Tagung der für Verkehr und Telekommunikation zuständigen Minister

Der Vorsitz informierte den Rat über die Ergebnisse der informellen Tagung der für Verkehr und Telekommunikation zuständigen Minister vom 17. Juli 2012 in Nicosia ([12750/12](#)). Auf dieser Tagung erörterten die Minister, wie zwei zentrale politische Aufgaben der EU, nämlich die Digitale Agenda für Europa und die Verkehrspolitik am besten integriert werden können. Damit wird bezweckt, die Einführung der Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) umfassend zu nutzen, um zu einem sichereren und effizienteren Personen- und Güterverkehr über die Verkehrsnetze beizutragen. Als wichtigste Aspekte wurden dabei ein freier Zugriff auf öffentliche Datenressourcen und die Entwicklung von IVS genannt, um Multimodalitätsfragen in Angriff zu nehmen, wie beispielsweise Reiseplaner und ein integrierter Fahrscheinverkauf.

Die Schlussfolgerungen des Vorsitzes zu den Ergebnissen der informellen Tagung wurden auch dem IVS-Weltkongress in Oktober in Wien unterbreitet.

Weltkongress über Intelligente Verkehrssysteme (IVS)

Die österreichische Delegation unterrichtete den Rat über die Ergebnisse der ministeriellen Runder Tischgespräche, die im Rahmen des 19. IVS-Weltkongresses vom 22.-26. Oktober 2012 in Wien geführt und bei denen die jüngsten Entwicklungen und politischen Strategien im Zusammenhang mit Intelligenten Verkehrssystemen zur Sprache gebracht worden waren. Das internationale Runder Tischgespräch, das am Eröffnungstag des Kongresses stattfand, konzentrierte sich auf Beispiele bewährter Praktiken und auf die Notwendigkeiten und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung von IVS. Die Beratungen wurden mit einer gemeinsamen Erklärung über ein gemeinsames Konzept für sicherere, effizientere und umweltfreundliche Verkehrssysteme und ein größeres politisches Engagement für die Integration von IVS in die nationale Verkehrspolitik ([15397/12](#)) abgeschlossen.

Europäischer Tag der Straßenverkehrssicherheit

Der Vorsitz und die Kommission informierten die Minister über den vierten Europäischen Tag der Verkehrssicherheit, der am 25. Juli 2012 in Nicosia mit dem Ziel organisiert worden war, junge Menschen stärker für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren ([14844/12](#) und [15159/12](#)). Im Rahmen der Konferenz wurden auch Workshops zur Rolle von Ausbildung und Erziehung, zu einer besseren Einhaltung der Vorschriften durch Aufbau von gegenseitigem Respekt zwischen der Polizei und jungen Menschen und zum Risikoverhalten wie beispielsweise Alkohol- oder Drogenkonsum und überhöhte Geschwindigkeit organisiert.

Verkehrsbeziehungen zwischen der EU und Russland

Die Kommission unterrichtete den Rat über die zunehmende Zahl von Problemen mit Russland im Flug-, Straßen- und Schienenverkehr ([14838/12](#)). Dabei handelt es sich insbesondere um die Entgelte für das Überfliegen von Sibirien und Diskriminierungen bei den Straßenbenutzungsgebühren und den Gütertarifen über die Schiene. Die Kommission rief die Mitgliedstaaten dazu auf, diese Situation durch gemeinsames Handeln anzugehen.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

VERKEHR

Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum

Der Rat nahm eine Richtlinie über einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum an¹ (Richtlinie: [44/12](#), Erklärungen: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)), nachdem das Europäische Parlament dem im Rahmen der Verhandlungen zwischen beiden Organen erzielten Kompromiss zugestimmt hatte.

Bei dem Richtlinienentwurf handelt es sich um eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets von 2001, mit dem 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.

Nähere Einzelheiten sind der Pressemitteilung zu der zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im Juni erzielten Einigung zu entnehmen ([11543/12](#)).

HANDELSPOLITIK

Antidumping – Aluminiumheizkörper – China

Der Rat nahm eine Verordnung zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Aluminiumheizkörpern mit Ursprung in China an ([14704/12](#)).

¹ Österreich, Deutschland und Luxemburg stimmten dagegen und Estland, Polen und die Slowakei enthielten sich der Stimme.

AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

Rechte von Menschen mit Behinderungen – Rahmen der EU

Der Rat legte einen Rahmen der EU fest, dessen Aufgabe in der Förderung, dem Schutz und der Überwachung der Durchführung des VN-Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen besteht. Dieser Rahmen ergänzt die nationalen Rahmen und Mechanismen und betrifft die Durchführung des Übereinkommens in zwei Bereichen: in den Rechtsvorschriften und in der Politik der EU und bei den Behörden der EU-Organen, beispielsweise in den Beziehungen zu ihren Beschäftigten sowie auch in ihrer Interaktion mit den Bürgern und der Öffentlichkeit.

UMWELT

Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Der Rat nahm eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen an ([PE-CONS 31/12](#)).

Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit schaden und zur Versauerung beitragen. Die Richtlinie stellt daher darauf ab, diese Emissionen erheblich zu mindern und ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu bieten, indem die jüngsten Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) über Schiffskraftstoffnormen in der EU zwingend vorgeschrieben werden, wozu eine Änderung der Richtlinie 199/32/EG erforderlich ist.

Weitere Informationen finden Sie in der Pressemitteilung [15177/12](#).

Altfahrzeuge

Der Rat beschloss, den Erlass einer Richtlinie der Kommission zur Änderung von Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge nicht abzulehnen ([13992/12](#)).

Auf die Kommissionsrichtlinie 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.

BESCHÄFTIGUNG**Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung für Dänemark und Deutschland**

Der Rat nahm zwei Beschlüsse an, mit denen ein Betrag von insgesamt 12,8 Mio. EUR aus dem Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) bereitgestellt wird, um entlassenen Arbeitnehmern in Dänemark und Deutschland zu helfen.

Ein Betrag von 7,5 Mio. EUR ist für Arbeitnehmer vorgesehen, die beim größten dänischen Windturbinenhersteller, der Vestas-Gruppe, wegen des Verlusts wichtiger Marktanteile aufgrund der verstärkten Konkurrenz durch kostengünstigere Nicht-EU-Hersteller entlassen wurden. Weitere 5,4 Mio. EUR werden für die Arbeitnehmer bereitgestellt, die beim deutschen Druckmaschinenhersteller manroland entlassen wurden. Ähnlich wie die Vestas-Gruppe verlor das Unternehmen wichtige Marktanteile und verzeichnete stark rückläufige Verkaufszahlen aufgrund der verstärkten Konkurrenz durch kostengünstigere Nicht-EU-Hersteller.

ERNENNUNGEN**Ausschuss der Regionen**

Der Rat ernannte Herrn Spyridon SPYRIDON (Griechenland) ([15140/12](#)) und Frau Patricia FERGUSON, Herrn Paul WATSON und Herrn Trevor CUMMINGS (Vereinigtes Königreich) ([15137/12](#)) für die verbleibende Amtszeit, d.h. bis zum 25. Januar 2015, zu Mitgliedern des Ausschusses der Regionen.

IM SCHRIFTLICHEN VERFAHREN ANGENOMMENE RECHTSAKTE**Restriktive Maßnahmen – Republik Guinea**

Im Wege des schriftlichen Verfahrens, das am 26. Oktober 2012 abgeschlossen wurde, verlängerte der Rat die restriktiven Maßnahmen gegen die Republik Guinea bis zum 27. Oktober 2013. Zugleich änderte er das Waffenembargo dahingehend, dass die Mitgliedstaaten der Ausfuhr von zur ausschließlichen Verwendung im Bergbau und für Infrastrukturinvestitionen bestimmtem Sprengstoff zustimmen können.