



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 9. Februar 2017
(OR. en)

15100/16
ADD 1 REV 2

PV/CONS 64
TRANS 476
TELECOM 265
ENER 415

ENTWURF EINES PROTOKOLLS

Betr.: **3505.** Tagung des Rates der Europäischen Union
(Verkehr, Telekommunikation und Energie),
vom 1., 2. und 5. Dezember 2016 in Brüssel

B-PUNKTE (Dok. 14760/16 OJ CONS 63 TRANS 456 TELECOM 252 ENER 398)

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

VERKEHR

Luftverkehr

3. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [erste Lesung]..... 5

Seeverkehr

4. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe [erste Lesung] 7
5. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten [erste Lesung] 9
6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates [erste Lesung] 9
7. Sonstiges..... 10
- a) Ergebnisse der 39. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 70) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation
- b) Entwurf eines Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der Republik Türkei einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

¹ Beratungen über Gesetzgebungsakte der Union (Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union), sonstige öffentliche Beratungen und öffentliche Aussprachen (Artikel 8 der Geschäftsordnung des Rates).

- c) Künftige Initiativen im Straßenverkehrsbereich: Bewältigung der Herausforderungen im Güterkraftverkehr
- d) Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften für die EU-Typgenehmigung: Sachstandsbericht der Europäischen Kommission über die Auswirkungen der "Unregelmäßigkeiten bei den Emissionen"
- e) Sicherheit im Verkehrssektor
- f) Straßenverkehrssicherheit
- g) Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren: Folgemaßnahmen zur Erklärung von Amsterdam
- h) Frauen im Verkehrssektor
- i) GALILEO
- j) Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität
- k) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes

TELEKOMMUNIKATION

- 8. Überprüfung des Rechtsrahmens 14
 - a) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (Neufassung) [erste Lesung]
 - b) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) [erste Lesung]

NICHT DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDE TÄTIGKEITEN

- 9. Überprüfung des Rechtsrahmens 14
 - a) Mitteilung der Kommission mit dem Titel "5G für Europa: ein Aktionsplan"
 - b) Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft"

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

- 10. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 531/2012 in Bezug auf Vorschriften für Roamingvorleistungsmärkte [erste Lesung] 15
- 11. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über grenzüberschreitende Paketzustelldienste [erste Lesung] 15
- 12. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 im Hinblick auf die Förderung der Internetanbindung in Kommunen [erste Lesung] 16
- 13. Sonstiges 16
 - a) Regelung der angemessenen Nutzung im Zusammenhang mit Roamingdiensten
 - b) Initiativen für den digitalen Binnenmarkt
 - c) Entwicklungen bei der Verwaltung des Internets
 - d) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes

ENERGIE

14. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 [erste Lesung]..... 17
15. Paket zur Energieunion..... 17
17. Sonstiges..... 17
- a) Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge:
- i) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Energieeffizienzkenzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU [erste Lesung]
- ii) Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Mechanismus für den Informationsaustausch über zwischenstaatliche Abkommen und nicht verbindliche Instrumente zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Energiebereich und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 994/2012/EU [erste Lesung]

*

* *

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

VERKEHR

Luftverkehr

3. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2015/0277 (COD)

= Allgemeine Ausrichtung

14469/16 AVIATION 231 CODEC 1668 RELEX 949

+ ADD 1–2

14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014

+ ADD 1

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates fest.

Erklärung der Tschechischen Republik, Polens und Sloweniens

"Die Tschechische Republik, Polen und Slowenien akzeptieren zwar den derzeit in der allgemeinen Ausrichtung enthaltenen Kompromiss, fordern jedoch einen höheren MTOM-Grenzwert für die in Anhang I Nummer 1 Buchstabe e aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossenen Landflugzeuge [im Folgenden "ULF" (Ultraleichtflugzeuge)]. Wir sind der Überzeugung, dass eine höchstzulässige Startmasse (MTOM) von 575 kg in Verbindung mit einer höchstzulässigen Leermasse (ausschließlich Kraftstoff- oder Energiespeicher und an der Zelle montiertes Fallschirm-Rettungssystem) von nicht mehr als 350 kg sowie eine Abreißgeschwindigkeitsbegrenzung auf 45 Knoten erhebliche Vorteile für den ULF-Sektor in Bezug auf Sicherheit, Umweltleistung, administrative und finanzielle Belastung und internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der EU bringen würde.

Die geltenden Gewichtsobergrenzen sind seit vielen Jahren in Kraft, während sich die nationalen und EU-weiten Anforderungen an die Ausrüstung von ULF ständig weiterentwickeln. In der Praxis wird der derzeitige MTOM-Grenzwert häufig überschritten, was zu illegalem Flugbetrieb führt.

Der technische Fortschritt hat zahlreiche technische Lösungen ermöglicht, die in ULF integriert werden können zwecks Steigerung ihrer Sicherheit, einfachen Handhabbarkeit und Umweltleistung [elektrische Antriebssysteme, effizientere Verbrennungsmotoren, verbesserte Eigenschaften der Luftfahrzeugzellen, Zonen/Sitze mit Abfederungsfunktion, verbesserte Luftfahrtelektronik usw.].

Mit der in dieser Erklärung vorgeschlagenen Gewichtsobergrenze würde auch die sichere Einführung elektrischer Antriebssysteme, die in der derzeitigen Situation völlig außer Acht gelassen werden und entsprechend der Initiative "Flightpath 2050" und den Zielen für die Emissionsreduzierung eingeführt werden sollten, ermöglicht. Die Nutzung kleiner Luftfahrzeuge wird Industrie und Regulierungsbehörden befähigen, den weiteren Weg zur Einführung des elektrischen Antriebs für große Luftfahrzeuge zu den im Weißbuch von 2011 und in der Strategie "Verkehr 2050" festgelegten Fristen zu bestimmen.

In einer Reihe von Mitgliedstaaten haben sich nationale, ULF-spezifische Regulierungs- und Verwaltungssysteme als äußerst wirksam und zur Gewährleistung eines ausreichenden Maßes an Sicherheit geeignet erwiesen. Eine den jüngsten Technologieentwicklungen entsprechende Anpassung des unionsrechtlichen Rahmens für derartige Systeme stellt die sinnvollste Lösung dar."

Erklärung Deutschlands

"anlässlich des TTE-Rates am 1.12.2016 zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Die Bundesregierung sieht die Zielrichtung des Verordnungsvorschlags und die erreichten Verhandlungsfortschritte grundsätzlich positiv. Dies betrifft sowohl eine bessere Angemessenheit von Vorschriften und damit eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in den Betrieben und Unternehmen, wie auch die Verbesserung der Flugsicherheit in Europa

Die Bundesregierung lehnt jedoch, wie zuvor bei den anderen EU-Agenturen, die in Art. 92 Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit ab, die Amtszeit des Exekutivdirektors um bis zu fünf Jahre zu verlängern. Denn nach einer Amtszeit von mindestens zehn Dienstjahren sind mit Blick auf Art. 77 des EU-Beamtenstatuts erhebliche finanzielle Verpflichtungen für die Agentur verbunden, die auch im Hinblick auf die erheblichen Pensionslasten der EU (2015: 64 Milliarden Euro) vermieden werden sollten. Die Amtszeit eines Exekutivdirektors sollte deshalb einen kürzeren Zeitraum betragen.

In Bezug auf Artikel 109 Abs. 5 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, erinnert Deutschland an die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Finanz- und Personalplanung für die dezentralen Agenturen im Zeitraum 2014-2020, mit der eine Entscheidung der Staats- und Regierungschefs vom 7. und 8. Februar 2013 umgesetzt wurde, und nach der nicht zwischen gebührenfinanzierten Tätigkeiten und Stellen und solchen, die aus dem EU-Haushalt finanziert werden, unterschieden wird. Deutschland betrachtet sich als dadurch gebunden, daher sollte seine Zustimmung zur aktuellen Formulierung nicht als Präzedenzfall für die zukünftige Grundlage/Überarbeitung von Gründungsakten der Agenturen angesehen werden. Deutschland bittet die Kommission darum, dies zukünftig bei der Ausarbeitung vergleichbarer Vorschläge in Betracht zu ziehen.

Für Deutschland ist es wichtig, dass bei den Beratungen im Rat zu Art. 76 Konsens erzielt wurde, dass die Tätigkeit der EASA im Bereich Luftsicherheit nur auf die Aspekte der Überlagerung von Luftsicherheit und Flugsicherheit beschränkt ist."

Erklärung Irlands zu Erwägungsgrund 28a

"Irland hält es für dringend geboten, dass alle im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung gesammelten Informationen vor Offenlegung oder Aufdeckung geschützt werden und nur für die Zwecke der Sicherheitsuntersuchung verwendet werden, für die sie gesammelt wurden. Unterbleibt ein solcher Schutz, könnte dies in Zukunft schwerwiegende Folgen für die Verfügbarkeit solcher sensibler Informationen haben.

In Irland werden alle während einer Sicherheitsuntersuchung gesammelten Informationen und durchgeführten Analysen vertraulich behandelt. Die erhaltenen Informationen werden im öffentlich Abschlussberichten oder sonstigen vorläufigen Berichten bzw. Zwischenberichten veröffentlicht.

In Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20. Oktober 2010 ist der Austausch anonymisierter Informationen mit anderen Beteiligten wie der ICAO und der EASA vorgesehen. Irland ist nicht der Auffassung, dass eine Ausweitung des Anspruchs auf vertrauliche Informationen auf andere Einrichtungen gerechtfertigt oder erforderlich ist. Folglich lehnt Irland jegliche Änderung der aktuellen Situation entschieden ab."

Erklärung Italiens, Belgiens, Dänemarks und Finnlands

"Italien, Belgien, Dänemark und Finnland haben sich für die Beibehaltung des Artikels 109 Absatz 1 Buchstabe f eingesetzt und zwei Kompromisstexte vorgeschlagen, die darauf abzielten, eine rationelle Nutzung der Ressourcen und für Luftraumnutzer Kostenneutralität in Bezug auf die Eurocontrol-Gebühren zu erreichen.

Italien, Belgien, Dänemark und Finnland befürworten, dass die von der EASA im Rahmen des ATM/ANS-Leistungssystems wahrgenommenen regulatorischen Aufgaben, die keine Tätigkeiten zur Ausarbeitung von Vorschriften betreffen, unbeschadet sonstiger, in das Ermessen der Mitgliedstaaten fallender Einnahmen durch Beiträge der Mitgliedstaaten auf Basis von bei den Luftraumnutzern erhobenen Entgelten finanziert werden.

Zugleich erkennen Italien, Belgien, Dänemark und Finnland an, dass die EASA zusätzliche Finanzmittel für Tätigkeiten benötigt, die die Ausarbeitung von Vorschriften im ATM/ANS-Bereich betreffen. Diese können vorerst auch durch Beiträge der Mitgliedstaaten auf Basis von Nutzerentgelten finanziert werden, sofern Kostenneutralität gewährleistet ist. Die Möglichkeit zur Finanzierung der Tätigkeiten zur Ausarbeitung von Vorschriften durch die Beiträge der Mitgliedstaaten auf Basis von Nutzerentgelten sollte allerdings aus Gründen der Symmetrie gegenüber den anderen Bereichen der Luftfahrt ausgeweitet werden.

Italien, Belgien, Dänemark und Finnland räumen ferner ein, dass es neben jenen Mitgliedstaaten, die ihren zweiten Kompromissvorschlag unterstützt haben, eine Gruppe von Mitgliedstaaten gibt, die diese Option beibehalten wollen und ihre Absicht bekundet haben, ihren endgültigen Standpunkt auf der Grundlage des von der Kommission, EASA und Eurocontrol vereinbarten pan-europäischen Fahrplans festzulegen, mit dem die Aufgaben präzisiert werden sollen, die von Eurocontrol an die EASA übertragen wurden, um Überschneidungen zwischen diesen beiden Einrichtungen zu vermeiden.

Die Tätigkeiten der EASA, die über Teile der nationalen Berechnungsgrundlagen der Mitgliedstaaten finanziert werden, sollten gemäß den Verfahren des ATM/ANS-Leistungssystems bestimmt werden und einem speziellen EASA-Leistungsplan unterliegen.

Italien, Belgien, Dänemark und Finnland erkennen zudem an, dass Artikel 109 Absatz 1 Buchstabe f vom Europäischen Parlament befürwortet wurde, und zwar von der großen Mehrheit der Fraktionen und nationalen Delegationen bei der Abstimmung im Verkehrsausschuss des EP am 10. November 2016."

4. **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0170 (COD)

= Allgemeine Ausrichtung

14361/16 MAR 284 CODEC 1645

9953/16 MAR 160 CODEC 846

Der Rat legte bei Stimmenthaltung Irlands eine allgemeine Ausrichtung zu dem vorgenannten Vorschlag in der Fassung des Dokuments 14361/16 fest und nahm die im Anhang wiedergegebenen Erklärungen zur Kenntnis.

Erklärung Deutschlands und Irlands zu Segelschiffen

"Die erklärten Ziele der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe bestehen darin, ein hohes Sicherheitsniveau zu erzielen und Handelshemmnisse abzubauen, indem geeignete harmonisierte Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge im Inlandverkehr festgelegt werden.

Irland und Deutschland sind jedoch der Ansicht, dass diese Ziele mit dem REFIT-Vorschlag nicht erreicht werden. Grund ist die Herausnahme von Segelschiffen aus dem Geltungsbereich der Richtlinie im Rahmen des REFIT-Verfahrens, womit die harmonisierten Sicherheitsnormen beseitigt und folglich Handelshemmnisse eingeführt werden. Die Sicherheit von Segelschiffen ist nach wie vor ein wesentliches Problem. Es haben sich mehrere spektakuläre und sehr schwere Unfälle auf See mit solchen Schiffen ereignet, darunter jüngst der Untergang des Segelschulschiffes "Astrid" vor der Küste Irlands. Durch den heldenhaften Einsatz der Rettungskräfte konnten glücklicherweise alle jungen Fahrgäste und sämtliche Besatzungsmitglieder gerettet werden. Ein Bericht über diese Havarie wurde von der irischen Behörde für die Untersuchung von Seeunfällen (Marine Casualty Investigation Board) veröffentlicht; die Lektüre dieses Berichts wird allen empfohlen, damit klar wird, wie nah wir an einer großen Seeverkehrstragödie waren. In dem Bericht wurden zahlreiche schwere Sicherheitsbedenken aufgezeigt, die mit solchen Schiffen verbunden sind, und wir sollten dies als Warnung nehmen, uns dringend mit der Sicherheit dieser Schiffe zu beschäftigen, die so viele junge Menschen an Bord haben. Es ist zudem hervorzuheben, dass die Havarie der "Astrid" geschah, als das Schiff mit Motorkraft fuhr, und daher sehen wir keinen Grund für Versuche in dem vorgeschlagenen REFIT-Rechtsakt, zwischen Schiffen mit Segeln und Motor und Schiffen nur mit Motor zu unterscheiden, da es hinlänglich bekannt ist, dass diese sogenannten Segelschiffe während eines Großteils der Zeit mit Motorkraft fahren, auch wenn sie die Segel gesetzt haben. Die europäische Öffentlichkeit wird es uns nicht verzeihen, wenn sich eine Tragödie mit solchen Schiffen ereignet.

Zusätzlich heben Irland und Deutschland hervor, dass die Herausnahme dieser Segelschiffe aus dem Geltungsbereich der Richtlinie Hemmnisse für ihre EU-weite Verwendung einführen wird, da die bestehenden harmonisierten Normen dann durch eine Mischung unterschiedlicher nationaler Anforderungen ersetzt werden. Dies wird nachteilige Auswirkungen auf den Einsatz solcher Schiffe bei kulturellen Veranstaltungen wie Segelregatten haben. Es wird zudem den Markt für die Lieferung und den Verkauf solcher Schiffe beeinträchtigen.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass solche mit einem Motor ausgestattete Segelschiffe in den Geltungsbereich des SOLAS-Übereinkommens der IMO fallen und daher verpflichtet sind, über eine internationale Sicherheitsbescheinigung für Fahrgastschiffe für den internationalen Verkehr zwischen EU-Mitgliedstaaten zu verfügen. Dies wird sich nicht ändern, wenn die REFIT-Änderungen angenommen werden. Da solche Segelschiffe in den Geltungsbereich des SOLAS fallen, kommt die EU-Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle zur Anwendung; sie unterliegen daher der Inspektion gemäß dieser Richtlinie und müssen in Thetis eingetragen werden. Daher ergibt sich kein Vorteil daraus, diese Schiffe aus der REFIT-Richtlinie herauszunehmen, da damit die Sicherheit des Seeverkehrs verringert wird und Handelshemmnisse für diese Schiffe eingeführt werden."

Erklärung Irlands zu Offshore-Servicefahrzeugen

"Irland möchte darauf hinweisen, dass die erklärten Ziele der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe darin bestehen, ein hohes Sicherheitsniveau zu erzielen und Handelshemmnisse abzubauen, indem geeignete harmonisierte Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge im Inlandverkehr festgelegt werden.

Derzeit fallen Offshore-Servicefahrzeuge in den Geltungsbereich der EU-Richtlinie für Fahrgastschiffe; mit ihrer Herausnahme aus dem Geltungsbereich, wie in diesem REFIT-Verfahren vorgeschlagen, werden nach Ansicht Irlands die Ziele der Richtlinie nicht erreicht. Dies wird nämlich eine Verringerung der Sicherheit des auf diesen Schiffen beförderten Personals bedeuten, und durch die Beseitigung der harmonisierten Sicherheitsnormen werden Handelshemmnisse eingeführt.

Wir waren stets der Ansicht, dass jedes aus Stahl oder einem gleichwertigen Material gebaute Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste auf Inlandfahrten befördert, in den Geltungsbereich der Richtlinie für Fahrgastschiffe im Inlandverkehr fällt. Dies gilt insbesondere, wenn die Fahrgäste zu oder von ihrem Arbeitsort befördert werden. Wir stimmen natürlich zu, dass die speziell ausgebildeten Industriefachkräfte, die befördert werden, nicht als Mitglieder der allgemeinen Öffentlichkeit betrachtet werden können. Irland würdigt auch, dass besondere Prüfungen hinsichtlich der Vorrichtungen der Schiffe, die sie befördern, erforderlich sein können, damit sie ihren Zweck erfüllen.

Das grundlegende Problem liegt jedoch darin, dass diese Industriefachkräfte, die auf Offshore-Servicefahrzeugen befördert werden, Fahrgäste sind, und alles, was dazu führt, dass sie als eine neue Kategorie von Personen an Bord von Schiffen behandelt werden, potenziell eine beträchtliche Unsicherheit in den bewährten Rechtsrahmen für den Seeverkehr einführen wird, in dem es nur zwei solche Kategorien gibt, nämlich Seeleute und Fahrgäste.

Wir sind ferner der Auffassung, dass die Definition von Offshore-Servicefahrzeugen in der vorgeschlagenen Richtlinie so breit gefasst ist, dass sie von skrupellosen Betreibern genutzt werden könnte, um große Mengen von Fahrgastschiffen im Inlandverkehr auszunehmen, was wesentliche nachteilige Folgen für die Sicherheit des Seeverkehrs haben würde. Unserer Ansicht nach wird das Ziel, die Entwicklung dieses Sektors zu vereinfachen, am besten dadurch erreicht, dass Industriepersonal als Kategorie von Fahrgästen eingeführt wird und dass die entsprechenden Schiffe als Fahrgastschiffe gelten, für die jedoch besondere Prüfungen gelten können. Damit werden die Ziele der Richtlinie, nämlich ein hohes Sicherheitsniveau des Seeverkehrs und der Abbau von Handelshemmnissen, erfüllt."

5. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen und zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0171 (COD)

= Sachstandsbericht

13848/16 MAR 279 CODEC 1558

9964/16 MAR 161 CODEC 847

Der Rat nahm Kenntnis von dem in Dokument 13848/16 enthaltenen Sachstandsbericht des Vorsitzes zu dem vorgenannten Vorschlag und prüfte ihn.

6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0172 (COD)

= Allgemeine Ausrichtung
14362/16 MAR 285 CODEC 1646
9965/16 MAR 162 CODEC 848
+ ADD 1

Der Rat legte die allgemeine Ausrichtung zu dem vorgenannten Vorschlag in der Fassung des Dokuments 14362/16 fest.

7. Sonstiges

a) Ergebnisse der 39. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC 70) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation

= Informationen der Kommission
14494/16 AVIATION 232 MAR 286 OMI 67 RELEX 954 ENV 717 CLIMA 155

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

b) Entwurf eines Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der Republik Türkei einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

= Informationen der zyprischen Delegation
14283/16 AVIATION 226 RELEX 933 NT 27

Der Rat nahm die Informationen der zyprischen Delegation zur Kenntnis.

Erklärung Zyperns

"Zypern hat sich konstruktiv an den Konsultationen beteiligt und auf der Tagung des Rates 'Verkehr' im Juni seine Zustimmung zur Aufnahme von Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Türkei und der Europäischen Union und ihren Mitgliedsstaaten erteilt. Wie in unserer Stellungnahme vom 7.6.2016 erläutert, bedeutet diese Zustimmung in keiner Weise eine Änderung des Standpunkts der Republik Zypern zu den schwerwiegenden Luftfahrtproblemen – einschließlich Sicherheit –, die die Türkei in der südöstlichen Mittelmeerregion verursacht. Zypern hält entschieden an seinem Standpunkt fest, dass die Türkei unverzüglich Gespräche mit der Republik Zypern aufnehmen muss und gemäß ihren vertraglichen Pflichten und im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Völkerrecht, insbesondere den ICAO-Richtlinien und empfohlenen Verfahren alle erforderlichen Maßnahmen zur Lösung dieser Probleme ergreifen muss.

Gemäß den Verhandlungsrichtlinien und der diesbezüglichen Erklärung der Kommission vom Juni hat die Kommission die Verantwortung übernommen, im Namen der Mitgliedstaaten das genannte Abkommen auszuhandeln und wie bisher die Bemühungen zur Beseitigung der schwerwiegenden Flugsicherheitsprobleme im südöstlichen Mittelmeerraum prioritär zu unterstützen. Die Kommission hat ihre Zusage bekräftigt, der Türkei weiterhin die Bedeutung und die Dringlichkeit der Lösung von Flugsicherheitsproblemen im Einklang mit dem anwendbaren internationalen Recht, einschließlich der Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago), und die Bedeutung der Verwirklichung einer uneingeschränkten und wirksamen Zusammenarbeit zwischen den für die Flugsicherung zuständigen Behörden in den Fluginformationsgebieten Ankara und Nikosia zu vermitteln." Darüber hinaus verpflichtete sich die Kommission, die Beratung und Beobachtung fortzusetzen, um sicherzustellen, dass diese Fragen unter Beachtung des EU-Rechts und des internationalen Rechts im Rahmen der Verhandlungen über dieses Abkommen zufriedenstellend gelöst werden.

Zypern fordert die Kommission auf, in diesem Rahmen weiterhin die Lösung dieser Probleme zu verfolgen und alle erforderlichen und geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um Zyperns Bedenken umfassend und wirksam Rechnung zu tragen. Die Regierung der Republik Zypern behält sich das Recht vor, unter voller Einhaltung der einschlägigen EU-Verträge die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um ihre legitimen Rechte und Interessen nach internationalem und europäischem Recht zu schützen, sollte die Türkei diese Probleme vor Abschluss der Verhandlungen nicht lösen."

c) **Künftige Initiativen im Straßenverkehrsbereich: Bewältigung der Herausforderungen im Güterkraftverkehr**

= Informationen der Kommission auf Antrag der französischen und der deutschen Delegation
14600/16 TRANS 437

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zu den Informationsanträgen der französischen und der deutschen Delegation zur Kenntnis.

Erklärung Bulgariens, der Tschechischen Republik, Estlands, Ungarns, Litauens, Lettlands, Polens, Rumäniens und Sloweniens

"Der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, ist von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der EU; das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts ist von der Beförderung von Gütern und Personen abhängig. Durch die hohe Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ist dieser Sektor sehr spezifisch, sodass er bezüglich Arbeitsbedingungen und Sozialvorschriften nicht mit anderen Sektoren verglichen werden kann.

Ein ausgewogener Ansatz bezüglich der Vorschriften der EU für den Straßenverkehrsmarkt und ihrer Sozialvorschriften ist daher von grundlegender Bedeutung.

Der einzigartige Charakter des Straßenverkehrs mit seinen hochmobilen Arbeitskräften macht einen besonderen Ansatz für die Regelung der Arbeitsbedingungen und anderer damit verbundener sozialer Aspekte durch sektorspezifische Rechtsvorschriften erforderlich. In diesem Zusammenhang können unter Berücksichtigung der Mitteilung der Kommission und der Mitgliedstaaten von 1996² weitere Rechts- oder Verwaltungsvorschriften in diesem Bereich ihre Grundlage nicht in der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern finden.

² 10048/96 ADD1.

Der besondere Status des Verkehrs ist in Artikel 58 Absatz 1 AEUV verankert, in dem festgelegt ist, dass für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Titels über den Verkehr gelten. Dies muss bei der Ausarbeitung der im Arbeitsprogramm der Kommission³ angekündigten Vorschläge für Initiativen im Bereich Straßenverkehr von der Kommission unbedingt berücksichtigt werden.

Die für die Kabotage geltenden Rechtsvorschriften sollten als ein Schritt hin zu dem letztendlich angestrebten liberalisierten Kraftverkehrsmarkt im Sinne des Weißbuches 2011⁴ betrachtet werden. Im jetzigen Stadium sollten die Initiativen im Bereich Straßenverkehr auf größere Klarheit und bessere Durchsetzung der bestehenden Vorschriften abzielen, um Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken zu unterbinden.

Die Praxis der Briefkastenfirmen muss mit dem Ziel angegangen werden, dieses Phänomen zu beseitigen. Trotz der Schwierigkeiten bei der Ermittlung und Bewertung des Ausmaßes des Problems sollten alle Maßnahmen zu seiner Überwindung faktengestützt sein und sich auf die Stärkung der Durchsetzung konzentrieren.

Alle Fahrerinnen und Fahrer, die im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU tätig sind, sollten die Möglichkeit angemessener Ruhezeiten haben. Unter Berücksichtigung dieser Sachlage sowie der Bestimmungen der Verordnung 561/2006/EG sollte Fahrerinnen und Fahrern ausreichend Flexibilität eingeräumt werden, damit sie entscheiden können, wo sie angesichts der Verfügbarkeit erschwinglicher Unterkünfte und sicherer Parkmöglichkeiten in der gesamten EU die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit verbringen."

d) Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften für die EU-Typgenehmigung: Sachstandsbericht der Europäischen Kommission über die Auswirkungen der "Unregelmäßigkeiten bei den Emissionen"

= Informationen der Kommission auf Antrag der deutschen Delegation
14486/16 TRANS 430 ENV 716 CLIMA 154 COMPET 591

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zu dem Informationsantrag der deutschen Delegation zur Kenntnis.

e) Sicherheit im Verkehrssektor

= Informationen der Kommission zum Sachstand
14705/16 TRANS 446

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zum Sachstand zur Kenntnis.

f) Straßenverkehrssicherheit

= Informationen der Kommission
14706/16 TRANS 447

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

g) Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren: Folgemaßnahmen zur Erklärung von Amsterdam

= Informationen der niederländischen Delegation
14724/16 TRANS 449

Der Rat nahm die Informationen der niederländischen Delegation zur Kenntnis.

³ COM (2016) 710 final.

⁴ KOM(2011) 144 endg.

h) Frauen im Verkehrssektor

= Informationen der Kommission
14929/16 TRANS 463

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

i) Galileo

= Informationen der Kommission zum Sachstand
14882/16 TRANS 461 EU-GNSS 40 MAR 295 AVIATION 240 ESPACE 64
RELEX 996 CSC 351

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zum Sachstand zur Kenntnis.

j) Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität

= Mündliche Erläuterungen der Kommission

Der Rat nahm die mündlichen Erläuterungen der Kommission zur Kenntnis.

k) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes

= Informationen der maltesischen Delegation
14685/16 TRANS 444

Der Rat nahm die Informationen der maltesischen Delegation zur Kenntnis.

TELEKOMMUNIKATION

8. Überprüfung des Rechtsrahmens

- a) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (Neufassung) [erste Lesung]**
Interinstitutionelles Dossier: 2016/0288 (COD)
- b) **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK) [erste Lesung]**
Interinstitutionelles Dossier: 2016/0286 (COD)
- = Orientierungsaussprache
- 14501/16 TELECOM 237 COMPET 592 MI 723 CONSOM 281 AUDIO 126
CODEC 1672
- 12252/1/16 TELECOM 165 COMPET 486 MI 578 CONSOM 215
IA 72 CODEC 1269
+ ADD 1 REV 1
- 12257/16 TELECOM 166 COMPET 489 MI 579 CONSOM 216 IA
73 CODEC 1273
+ COR 1

Der Rat führte anhand der in Dokument 14501/16 enthaltenen Fragen eine Orientierungsaussprache über das "Konnektivitätspaket".

NICHT DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDE TÄTIGKEITEN

(Öffentliche Aussprache gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)

9. Überprüfung des Rechtsrahmens

- a) **Mitteilung der Kommission mit dem Titel "5G für Europa: ein Aktionsplan"**
- b) **Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft"**
- = Orientierungsaussprache
- 14501/16 TELECOM 237 COMPET 592 MI 723 CONSOM 281 AUDIO 126
CODEC 1672
- 12279/16 TELECOM 171 COMPET 491 MI 580 CONSOM 217 AUDIO 99
- 12259/16 TELECOM 170 FC 53 CODEC 1275

Der Rat führte anhand der in Dokument 14501/16 enthaltenen Fragen eine Orientierungsaussprache über das "Konnektivitätspaket".

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

10. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 531/2012 in Bezug auf Vorschriften für Roamingvorleistungsmärkte [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0185 (COD)

= Allgemeine Ausrichtung

14516/16 TELECOM 238 COMPET 595 MI 726 CONSOM 282 CODEC 1679
+ COR 1

10329/16 TELECOM 121 COMPET 381 MI 458 CONSOM 154
CODEC 898

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu der Verordnung über Roamingvorleistungsmärkte (Dok. 14516/16) als Voraussetzung für die Abschaffung der Roaminggebühren am 15. Juni 2017 fest, damit die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament beginnen können. Finnland stimmte dagegen und Polen enthielt sich der Stimme. 13 Mitgliedstaaten gaben eine gemeinsame Erklärung ab.

Erklärung Österreichs, Belgiens, Dänemarks, Estlands, Finnlands, Irlands, Lettlands, Litauens, der Niederlande, Polens, Rumäniens, Sloweniens und Schwedens

"Es ist nach wie vor unsere oberste politische Priorität, die Roamingaufschläge für die europäische Verbraucherschaft bis zum 15. Juni 2017 abzuschaffen. Wir sind jedoch der festen Überzeugung, dass erheblich niedrigere Obergrenzen bei den Roamingvorleistungsentgelten erforderlich sind, wenn dieses Ziel auf nachhaltige Weise und ohne negative Folgen für den Wettbewerb und die Verbraucherschaft erreicht werden soll.

Wir fordern daher den Vorsitz, alle Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission auf, die Zielvorgabe der erheblich niedrigeren Obergrenzen bei den Roamingvorleistungsentgelten für die bevorstehenden Trilog-Verhandlungen zu berücksichtigen, um sicherzustellen, dass die Mitgesetzgeber eine rechtzeitige und faire Einigung erzielen, mit der die EU und ihre Mitgliedstaaten das gemeinsame politische Versprechen von Roaming zu Inlandspreisen im nächsten Jahr erfüllen können."

11. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über grenzüberschreitende Paketzustelldienste [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0149 (COD)

= Sachstandsbericht

14401/16 POSTES 18 TELECOM 231 MI 713 COMPET 586 DIGIT 130
CONSOM 278 IA 111 CODEC 1655

+ COR 1

9706/16 POSTES 4 TELECOM 110 MI 407 COMPET 348 DIGIT 65
CONSOM 135 IA 35 CODEC 795

+ ADD 1

Der Rat nahm den Sachstandsbericht des Vorsitzes (Dok. 14401/16) zur Kenntnis.

12. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 im Hinblick auf die Förderung der Internetanbindung in Kommunen [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0287 (COD)

= Partielle allgemeine Ausrichtung

14442/1/16 TELECOM 232 FC 75 CODEC 1659 REV 1

12259/16 TELECOM 170 FC 53 CODEC 1275

Der Rat einigte sich auf eine allgemeine Ausrichtung zu der Verordnung im Hinblick auf die Förderung der Internetanbindung in Kommunen, wobei Schweden und Spanien dagegen stimmten und Deutschland und die Niederlande sich der Stimme enthielten.

Schweden gab die folgende Erklärung ab: Schweden bedauert, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung vorausging und äußert ernste Bedenken bezüglich der nachteiligen Langzeitwirkungen auf Investitionen und Wettbewerb. Schweden weist darauf hin, dass Wettbewerb und Investitionen wesentliche Faktoren für die zukünftige Einführung von 5G sind. Schweden bringt zum Ausdruck, dass diese Art von Regulierung einschließlich der dazugehörigen Finanzkomponenten besser auf nationaler Ebene vorgenommen wird. Aus den vorgenannten Gründen kann Schweden die partielle allgemeine Ausrichtung nicht unterstützen.

13. Sonstiges

a) Regelung der angemessenen Nutzung im Zusammenhang mit Roamingdiensten

= Informationen der Kommission auf Antrag der polnischen Delegation

14988/16 TELECOM 259 COMPET 622 MI 755 CONSOM 293

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

b) Initiativen für den digitalen Binnenmarkt

= Informationen der Kommission

14772/16 TELECOM 253

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

c) Entwicklungen bei der Verwaltung des Internets

= Informationen der Kommission

14780/16 TELECOM 254

Der Rat nahm die Informationen der Kommission zur Kenntnis.

d) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes

= Informationen der maltesischen Delegation

14497/16 TELECOM 235

Der Rat nahm die Informationen über das Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes (siehe Dok. 14497/16) zur Kenntnis.

ENERGIE

14. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Gasversorgung und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 994/2010 [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0030 (COD)

= Orientierungsaussprache

14874/16 ENER 404 CODEC 1743

6225/16 ENER 29 CODEC 174 IA 6

Der Rat führte anhand des Diskussionspapiers in Dokument 14874/16 und der darin dargelegten Optionen eine Orientierungsaussprache über das vorgenannte Thema. Die Schlussfolgerungen des Vorsitzes sind in Dokument 15273/16 enthalten.

15. Paket zur Energieunion

= Vorstellung durch die Kommission

Der Rat hörte die Ausführungen der Kommission zu dem Paket.

NICHT DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDE TÄTIGKEITEN

17. Sonstiges

a) Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge:

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

i) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Energieeffizienzkennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2015/0149 (COD)

ii) Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Mechanismus für den Informationsaustausch über zwischenstaatliche Abkommen und nicht verbindliche Instrumente zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Energiebereich und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 994/2012/EU [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2016/0031 (COD)

= Informationen des Vorsitzes zum Sachstand

14582/16 ENER 390 ENV 720 CONSOM 284 CODEC 1690

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zu dem in Dokument 14582/16 dargelegten Sachstand zur Kenntnis.