



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



10320/14

(OR. en)

PRESSE 317

PR CO 30

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3318. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Luxemburg, 5. und 6. Juni 2014

Präsidenten **Michail Chrisochoidis**
Minister für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke
Michail Papadopoulos
Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

P R E S S E

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Abmessungen von Lastkraftwagen

Der Rat hat eine **politische Einigung** über neue Vorschriften für das Höchstgewicht und die höchstzulässigen Abmessungen von Lastkraftwagen sowie Nahverkehrs- und Reisebussen erzielt. Mit den geänderten Vorschriften sollen die Aerodynamik der Fahrzeuge und die Verkehrssicherheit verbessert und der Kraftstoffverbrauch gesenkt werden. Siehe [Pressemitteilung](#).

Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn und die Europäische Eisenbahnagentur

Der Rat hat zudem eine **politische Einigung** über die Entwürfe von Richtlinien über die Interoperabilität und die Sicherheit der europäischen Eisenbahnen und den Entwurf einer Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur erzielt. Diese drei Rechtsakte bilden zusammen die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets. Siehe [Pressemitteilung](#).

Seeverkehrspolitik

Der Rat hat [Schlussfolgerungen](#) zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020" angenommen. Die Schlussfolgerungen enthalten die Athener Erklärung, die von den für den Seeverkehr zuständigen Ministern auf ihrer informellen Tagung vom 7. Mai gebilligt wurde.

Außerdem nahmen die Minister Kenntnis von den **Sachstandsberichten** über eine vorgeschlagene Aktualisierung der EU-Vorschriften über die **Rechte von Fluggästen** und den Entwurf einer Verordnung über den **Marktzugang und die finanzielle Transparenz von Häfen**.

Der griechische Minister für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke Michail Chrisochoidis führte dazu Folgendes aus: "Schon zu Beginn unseres Ratsvorsitzes haben wir das Ziel gesetzt, einen effizienten und nachhaltigen Verkehr zu fördern, was mit unermüdlichen Anstrengungen verbunden war. Wir haben hart gearbeitet, um dies zu verwirklichen, und uns darum bemüht, die Größenvorteile für Unternehmen, insbesondere Eisenbahnunternehmen, in der gesamten EU zu erhöhen, die Verwaltungskosten zu senken, die Verfahren zu beschleunigen, Diskriminierung zu vermeiden, den Wettbewerb zu stärken und den Energieverbrauch und Umweltschäden zu verringern. Wir haben die Bedürfnisse der Bürger und der Gesellschaft in den Mittelpunkt unserer verkehrspolitischen Tätigkeit gestellt. Wir werden unsere Anstrengungen bis zum Ende unseres Ratsvorsitzes weiterhin auf diese Aufgaben konzentrieren."

Netz- und Informationssicherheit

Der Rat nahm Kenntnis von den Fortschritten betreffend einen Vorschlag zur Gewährleistung eines hohen Maßes an Netz- und Informationssicherheit in der gesamten EU. Nach dem Fazit des Vorsitzes stimmte der Rat darin überein, dass der im Bericht des Vorsitzes vorgesehene Ansatz in Bezug auf den Vorschlag eine geeignete Grundlage für die weitere Arbeit darstellen könnte.

Binnenmarkt für Telekommunikation (Telekommunikationspaket)

Der Rat nahm zudem Kenntnis vom Sachstand in Bezug auf einen Vorschlag, mit dem der EU-Rechtsrahmen für Telekommunikation geändert werden soll.

Der griechische Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke Michail Papadopoulos führte dazu Folgendes aus: "Die Telekommunikations-, Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) werden in fast allen Bereichen unseres Lebens eingesetzt, doch sind die mit dieser Verwendung verbundenen Gefahren allgegenwärtig. Die Sicherheit solcher Systeme zählt zu den wichtigsten Prioritäten unseres Vorsitzes, wobei wir zugleich betonen, dass hochwertige Dienste und geringere Kosten für alle erforderlich sind. In den letzten Wochen unseres Vorsitzes werden wir weiter an diesen Themen arbeiten."

Unter dem Punkt "Sonstiges" hob der Vorsitz die vor kurzem erfolgte bzw. unmittelbar bevorstehende Annahme zweier wichtiger Vorschläge der Digitalen Agenda hervor: Die Richtlinie über die **Senkung der Breitbandkosten** wurde im Mai angenommen (siehe [Pressemitteilung](#)) und die Verordnung über elektronische Identifizierung und Treuhanddienste wird voraussichtlich im Juli angenommen (siehe die [Pressemitteilung](#) zur Einigung mit dem Europäischen Parlament). Der Vorsitz informierte zudem die Minister über die neuesten Entwicklungen beim Vorschlag über den **barrierefreien Webzugang**. Die Kommission berichtete über den aktuellen Stand bei ihrem **Anzeiger der Digitalen Agenda** und der künftige **italienische Vorsitz** stellte sein **Arbeitsprogramm** im Telekommunikationsbereich für die zweite Jahreshälfte 2014 vor.

INHALT¹

TEILNEHMER	6
-------------------------	----------

ERÖRTERTE PUNKTE

LANDVERKEHR.....	8
Interoperabilität des Eisenbahnsystems, Eisenbahnsicherheit und die Europäische Eisenbahnagentur.....	8
Abmessungen von Lastkraftwagen.....	8
LUFTVERKEHR.....	9
Fluggastrechte.....	9
SEEVERKEHR.....	11
Hafendienste.....	11
Seeverkehrspolitik.....	12
Sonstiges.....	13
– Informelle Tagung der Verkehrsminister – Ergebnisse der Aussprache während des Mittagessens.....	13
– Shift2Rail.....	13
– Grenzüberschreitender Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte.....	13
– Ortung von Luftfahrzeugen.....	13
– Flughafenentgelte.....	14
– Einfluss der EU in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.....	14
– Soziale Dimension der Luftfahrt.....	14
– Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Verkehrsbereich.....	14

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.

TELEKOMMUNIKATION.....	15
Netz- und Informationssicherheit.....	15
Binnenmarkt für Telekommunikation.....	17
Sonstiges	19
– Sachstand bei Gesetzgebungsdossiers	19
– Anzeiger der Digitalen Agenda	19
– Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Telekommunikationsbereich	19

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

keine

TEILNEHMER

Belgien:

Olivier BELLE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bulgarien:

Danail PAPAZOV

Minister für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation

Petia VASSILEVA

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Tschechische Republik:

Ladislav NĚMEC

Stellvertretender Minister für Verkehr

Jakub DÜRR

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Dänemark:

Magnus HEUNICHE

Minister für Verkehr

Michael DITHMER

Staatssekretär, Ministerium für Industrie und Wachstum

Deutschland:

Katherina REICHE

Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Guido PERUZZO

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Estland:

Clyde KULL

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Irland:

Leo VARADKAR

Minister für Verkehr, Tourismus und Sport

Thomas HANNEY

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Griechenland:

Michail CHRYSOCHOIDIS

Minister für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

Michail PAPADOPOULOS

Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und Netzwerke

Spanien:

Ana María PASTOR JULIÁN

Ministerin für öffentliche Arbeiten

Victor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Staatssekretär für Telekommunikation und für die Informationsgesellschaft

Frankreich:

Frédéric CUVILLIER

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

Alexis DUTERTRE

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Kroatien:

Siniša Hajdaš DONČIĆ

Minister für maritime Angelegenheiten, Verkehr und Infrastruktur

Italien:

Maurizio LUPI

Minister für Infrastruktur und Verkehr

Antonello GIACOMELLI

Staatssekretär für Wirtschaftsentwicklung

Zypern:

Marios DEMETRIADES

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Lettland:

Kaspars OZOLIŅŠ

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

Litauen:

Arijandas ŠLIUPAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommunikation

Luxemburg:

François BAUSCH

Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

Georges FRIDEN

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Ungarn:

Pál VÖLNER

Staatssekretär für Infrastruktur, Ministerium für nationale Entwicklung

Olivér VÁRHELYI

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Malta:

José A. HERRERA

Neil KERR

Niederlande:

Wepke KINGMA

Österreich:

Doris BURES

Harald GÜNTHER

Polen:

Rafał TRZASKOWSKI

Zbigniew KLEPACKI

Portugal:

Sérgio SILVA MONTEIRO

Pedro COSTA PEREIRA

Rumänien:

Dan-Coman ȘOVA

Alexandru-Răzvan COTOVELEA

Slowenien:

Bojan BABIČ

Mirko PEČARIČ

Slowakei:

František PALKO

Finnland:

Henna VIRKKUNEN

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Schweden:

Catharina ELMSÄTER-SVÄRD

Jan OLSSON

Vereinigtes Königreich:

Robert GOODWILL

Ed VAIZEY

Parlamentarischer Staatssekretär für Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftswachstum, Ministerium für Wirtschaft, Investitionen und Kleinunternehmen
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Minister für Verwaltung und Digitalisierung
Unterstaatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und Entwicklung

Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und Kommunikation
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Minister für Verkehr
Minister für die Informationsgesellschaft

Staatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Staatssekretär, Ministerium für Bildung, Wissenschaft, und Sport

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und Regionalentwicklung

Ministerin für öffentliche Verwaltung und örtliche Selbstverwaltung
Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

Ministerin für Infrastruktur
Stellvertreter des Ständigen Vertreters

Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr, Ministerium für Verkehr
Parlamentarischer Staatssekretär für Kultur, Kommunikation und Kreativwirtschaft, Ministerium für Kultur, Medien und Sport

Kommission:

Siim KALLAS

Neelie KROES

Vizepräsident
Vizepräsidentin

ERÖRTERTE PUNKTE

LANDVERKEHR

Interoperabilität des Eisenbahnsystems, Eisenbahnsicherheit und die Europäische Eisenbahnagentur

Der Rat erzielte eine **politische Einigung** über die Entwürfe von Richtlinien über die **Interoperabilität und die Sicherheit der europäischen Eisenbahnen** und den Entwurf einer Verordnung über die **Europäische Eisenbahnagentur** ([9768/1/14 REV 1](#), [9766/1/14 REV 1](#) und [9767/14](#)).

Diese drei Rechtsakte bilden zusammen die **technische Säule des vierten Eisenbahnpakets**, das von der Kommission im Januar 2013 vorgelegt wurde.

Die Fertigstellung dieser technischen Säule dürfte es ermöglichen, die Größenvorteile für Eisenbahnunternehmen in der gesamten EU zu steigern, die Verwaltungskosten zu senken und die Verfahren zu beschleunigen. Ferner dürfte dies dazu beitragen, dass jegliche Form versteckter Diskriminierung bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen vermieden wird.

Für weitere Einzelheiten siehe Pressemitteilung [10401/14](#).

Abmessungen von Lastkraftwagen

Die Minister erzielten eine **politische Einigung** über neue Vorschriften für **das Höchstgewicht und die höchstzulässigen Abmessungen von Lastkraftwagen sowie Nahverkehrs- und Reisebussen** ([10761/14](#)). Mit dem Vorschlag ([8953/13](#), Bericht an den Rat [10204/14](#)) soll die **geltende Richtlinie** von 1996 geändert werden, um die Aerodynamik und die Verkehrssicherheit dieser Fahrzeuge zu verbessern und ihren Kraftstoffverbrauch zu senken.

Insbesondere sind im Vorschlag Ausnahmeregelungen bezüglich der Fahrzeuglänge vorgesehen, damit hintere Luftleiteneinrichtungen am Fahrzeug angebracht werden können oder die Fahrzeugfront neu gestaltet werden kann, um ihre aerodynamische Form zu verbessern. Mit dem neuen Design der Lkw-Kabine wird das Sichtfeld der Fahrer verbessert und die Sicherheit der Fahrer wie auch anderer Verkehrsteilnehmer erhöht. Durch die vorgeschlagene neue Schwingform und die Knautschzone werden die Folgen von Frontalzusammenstößen weitgehend begrenzt, was dazu beitragen wird, das Leben zahlreicher Fußgänger und Fahrradfahrer zu retten.

Für weitere Einzelheiten siehe Pressemitteilung [8837/14](#).

LUFTVERKEHR

Fluggastrechte

Der Rat **nahm** auf der Grundlage eines vom Vorsitz erstellten Berichts **Kenntnis** von den Fortschritten, die bei der vorgeschlagenen **Aktualisierung der EU-Vorschriften über die Rechte von Fluggästen** erzielt worden waren ([9820/1/14 REV 1](#) + [ADD 1 REV 1](#)).

Mit dem Verordnungsentwurf sollen vor allem die geltenden Vorschriften, die bei Verspätung oder Annullierung von Flügen greifen, präzisiert und andere Aspekte, wie die Bearbeitung von Beschwerden und die Durchsetzung der Fluggastrechte, verbessert werden. Gleichzeitig zielt der Vorschlag darauf ab, den sich aus den Fluggastrechten ergebenden finanziellen Folgen für die Luftfahrtbranche Rechnung zu tragen und dadurch sicherzustellen, dass europäische Luftfahrtunternehmen ihrer Tätigkeit in einem liberalisierten Markt unter harmonisierten Bedingungen nachgehen.

Seit der Orientierungsaussprache des Rates im Oktober 2013 wurden bei diesem Dossier **solide Fortschritte** erzielt. Insbesondere wurden die Bestimmungen, die die Anwendung von Fluggastrechten auch bei anderen Verkehrsträgern vorsehen, gestrichen und die Bestimmungen über Verspätungen auf der Rollbahn weiter ausgestaltet. Die Beschränkung der Erstattung von Unterbringungskosten im Fall von größeren Verkehrsstörungen wurde gestrichen, und die Vorschriften über die Information der Fluggäste über ihre Rechte wurden erheblich verbessert.

Es wurde besonders darauf geachtet, die Möglichkeiten für Fluggesellschaften strikt zu beschränken, Ausnahmen von der Verpflichtung zur Leistung einer Ausgleichszahlung in Anspruch zu nehmen. Beispielsweise waren sich die Delegationen grundsätzlich darin einig, dass technische Mängel nicht von den Luftfahrtunternehmen als Vorwand genommen werden sollten, Ausgleichszahlungen zu verweigern. Es wurden daher Anstrengungen unternommen, um festzulegen, unter welchen Bedingungen technische Mängel von Luftfahrtunternehmen als Grund für eine Befreiung von der Ausgleichszahlung angeführt werden können.

Was die Notwendigkeit anbelangt, ein wirksame Durchsetzung dieser Verordnung zu gewährleisten, wurden wichtige Fortschritte auf dem Weg zu einem Kompromiss bezüglich eines einfachen Verfahrens erreicht, nach dem Fluggäste Beschwerde bei den Luftfahrtunternehmen und in der Folge bei außergerichtlichen Streitbeilegungsgremien einlegen können.

Trotz der intensiven Bemühungen und der erzielten Fortschritte sind allerdings bei einer Reihe von Aspekten weitere Anstrengungen erforderlich. Wichtige **noch offene Fragen** betreffen die Schwellenwerte für Ausgleichszahlungen, die Ausgleichszahlungen für Anschlussflüge und den Status – erschöpfend oder nicht erschöpfend und verbindlich oder nicht verbindlich – der Listen, in denen Ausnahmen von der Verpflichtung zur Leistung einer Ausgleichszahlung festgelegt sind (außergewöhnliche Umstände).

In Bezug auf die Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen betrifft die einzige offene Frage das Handgepäck. Es muss noch entschieden werden, ob klare Bestimmungen über die sogenannte "Ein-Gepäckstück-Regel" erforderlich sind, damit alle Fluggäste auf Flughäfen der Union unter denselben Bedingungen Gegenstände an Bord mitnehmen können, oder ob dies als Bestandteil der unternehmerischen Freiheit der Luftfahrtunternehmen betrachtet werden sollte.

Die Kommission hat ihren Vorschlag ([7615/13](#)) den Verkehrsministern im Juni 2013 vorgestellt. Für die Annahme der Verordnung ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich. Das Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung im Februar 2014 festgelegt.

Zu den geltenden Vorschriften über Fluggastrechte siehe die [Verordnung von 2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen](#) und die [Verordnung von 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr](#).

SEEVERKEHR

Hafendienste

Der Rat **nahm** auf der Grundlage eines vom Vorsitz erstellten Berichts **Kenntnis** vom Sachstand in Bezug auf die vorgeschlagenen neuen Vorschriften über den **Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen** ([9771/14](#)).

Mit der **vorgeschlagenen Verordnung** ([10154/13](#)) soll ein Rahmen für den Zugang zum Markt für Hafendienste in der EU geschaffen werden. Ebenso werden auch gemeinsame Regeln in Bezug auf die finanzielle Transparenz von Häfen und die von den Leitungsorganen oder Hafendiensteanbietern zu erhebenden Gebühren festgelegt.

Die Verordnung wird für bestimmte Kategorien von Hafendiensten gelten und alle Seehäfen abdecken, die in den [Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz](#) aufgeführt sind. Die Mitgliedstaaten können frei darüber entscheiden, ob sie die Anwendung der Verordnung auch auf andere Häfen ausweiten.

Mit den neuen Vorschriften sollen gerechtere Wettbewerbsbedingungen geschaffen und bestehende Rechtsunsicherheiten verringert werden, um effiziente Hafendienste und Investitionen in Häfen zu fördern. Dadurch könnten die Kosten für die Nutzer von Verkehrsdiensten gesenkt werden. Dies könnte auch dazu beitragen, dass neue Kurzstreckenverbindungen im Seeverkehr eingerichtet werden und die Verknüpfung des Seeverkehrs mit anderen Verkehrsträgern verbessert wird.

Im Rat hat die Gruppe "Seeverkehr" eine Prüfung der einzelnen Artikel eines Teils des Textes durchgeführt und über den verbliebenen Teil eine allgemeinere Aussprache geführt. Bei dieser Beratung hat sich gezeigt, dass die Mehrheit der Mitgliedstaaten die allgemeinen Ziele des Vorschlags zwar unterstützt, diese jedoch eine Reihe von Bedenken bezüglich des Inhalts des Vorschlags und der Form des Rechtsinstruments haben, wobei die meisten Delegationen anstelle einer Verordnung eine Richtlinie bevorzugen würden.

Die inhaltlichen Bedenken der Delegationen beziehen sich u. a. auf den Anwendungsbereich des Vorschlags hinsichtlich der Dienste und der betreffenden Häfen. Die meisten Mitgliedstaaten hätten gerne einfachere und kohärentere Verfahren im gesamten Vorschlag. Zahlreiche Delegationen verlangten mehr Flexibilität bei den Verfahren, mit denen die Einhaltung der Mindestanforderungen für die Erbringung von Hafendiensten sichergestellt werden soll. Sie haben auch darauf hingewiesen, dass bei Begrenzung der Anzahl der Anbieter mehr Flexibilität erforderlich ist. So haben sie u. a. gefordert, dass zu den möglichen Gründen für die Begrenzung der Anzahl der Anbieter von Hafendiensten sicherheits- und umweltbezogene Erwägungen gehören sollen.

Die Kommission hat dem Rat im Mai 2013 den Vorschlag gemeinsam mit der Mitteilung "Häfen als Wachstumsfaktor" ([10160/13](#)) vorgelegt. Damit der Rechtsakt angenommen werden kann, muss er auch vom Europäischen Parlament gebilligt werden. Der zuständige Ausschuss des Parlaments, der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN), hat noch nicht über dieses Dossier abgestimmt.

– [EU-Seeverkehr: Häfen](#)

Seeverkehrspolitik

Der Rat nahm **Schlussfolgerungen zum Thema "Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020"** an ([10041/14](#)). Die Schlussfolgerungen enthalten die **Athener Erklärung**, die die für den Seeverkehr zuständigen Minister auf ihrer informellen Tagung am 7. Mai gebilligt haben.

Mit diesen Schlussfolgerungen soll ein Beitrag zur bevorstehenden Zwischenbewertung der EU-Seeverkehrspolitik durch die Kommission geleistet und festgelegt werden, welche **politischen Prioritäten** nach Ansicht des Rates im künftigen Arbeitsprogramm der Kommission für den Zeitraum von 2015 bis 2019 enthalten sein sollten (siehe die Mitteilung der Kommission zur Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 ([5779/09](#)) und die betreffenden Schlussfolgerungen des Rates ([7866/09](#))).

Der Text deckt alle Aspekte des Seeverkehrs ab und ist entsprechend der Gliederung der Kommissionsmitteilung in sechs Kapitel eingeteilt:

Im Kapitel *Der europäische Seeverkehr im Kontext globalisierter Märkte* wird gefordert, die Bemühungen, freien Zugang zu den Märkten sicherzustellen, zu verstärken, und die Rolle der EU-Regelung über staatliche Beihilfen im Seeverkehr betont.

Im Mittelpunkt des Kapitels *Humanressourcen, seemännische Praxis und maritimes Fachwissen* stehen das Beschäftigungswachstum in dem Sektor, die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens der IAO sowie die Verbesserung des maritimen Fachwissens und die Steigerung der Attraktivität von Berufslaufbahnen in der maritimen Industrie, wozu auch die Chancengleichheit von Männern und Frauen gehört.

Im Kapitel *Ein hohes Qualitätsniveau im Seeverkehr als entscheidender Wettbewerbsvorteil* wird u. a. gefordert, die Sicherheit auf See und die ökologische und soziale Leistung des Seeverkehrs zu verbessern und Anstrengungen zu unternehmen, um die Sicherheit auf See, insbesondere durch Bekämpfung der Seeräuberei, zu fördern.

Im Kapitel *Zusammenarbeit auf internationaler Ebene* wird die Entschlossenheit bekräftigt, innerhalb der IMO und anderer internationale Organe mitzuarbeiten.

Das Kapitel *Nutzung des vollen Potenzials des Kurzstreckenseeverkehrs und der Seeverkehrsdienste für Unternehmen und Bürger in Europa* zielt darauf ab, den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in Häfen einzurichten, Häfen auszubauen, die Anbindung zu verbessern und den "Blauen Gürtel" und die e-Maritimen-Dienste umzusetzen.

Im abschließenden Kapitel *Europa sollte Weltmarktführer in Meeresforschung und Innovation sein* wird betont, dass die gezielten Bemühungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Innovation verstärkt werden müssen.

– [EU-Seeverkehr](#)

Sonstiges– ***Informelle Tagung der Verkehrsminister – Ergebnisse der Aussprache während des Mittagessens***

Der Vorsitz informierte die Minister über das Ergebnis der Aussprache im Rahmen der informellen Verkehrsministertagung während des Mittagessens, die am 8. Mai 2014 in Athen stattfand ([10371/14](#)).

In der Zusammenfassung der Aussprache wird festgestellt, dass der verstärkte Wettbewerb, der auf die Öffnung des Marktes für den Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, nicht mit einem parallelen Harmonisierungsprozess im Bereich der Beschäftigung und der Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmern im Straßenverkehrssektor einherging. Die Anwendung der Sozialvorschriften und die Durchsetzung der sozialen Rechte der Fahrer sollten überall in Europa sichergestellt werden, indem u. a. die Durchsetzungsmechanismen in den Mitgliedstaaten gestärkt werden, Mechanismen für die Berichterstattung über die Anwendung der Richtlinie über die Entsendung von Arbeitnehmern eingeführt werden, die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten gefördert wird und ein europäisches Register der Transportbetriebe eingerichtet wird, das auch eine schwarze Liste der Betriebe umfasst, die für illegale oder unlautere Praktiken verantwortlich sind.

– ***Shift2Rail***

Der Vorsitz teilte den Ministern mit, dass die Verordnung zur Gründung des Gemeinsamen Unternehmens "Shift2Rail" voraussichtlich am 16. Juni vom Rat ohne Aussprache angenommen wird ([10553/14](#)).

– ***Grenzüberschreitender Austausch von Informationen über Verkehrsdelikte***

Die Kommission unterrichtete den Rat über ihre Absicht, "sehr bald" einen neuen Vorschlag für eine Richtlinie über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte vorzulegen, nachdem der Europäische Gerichtshof die bisherige Richtlinie aufgehoben hatte. Der Gerichtshof stellte fest, dass die Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie keine Straftaten im Sinne der Vorschriften über die polizeiliche Zusammenarbeit betreffen, sondern die Verkehrssicherheit, was ein verkehrsbezogener Bereich ist. Dennoch hat er entschieden, dass die Richtlinie bis zum Inkrafttreten einer neuen Richtlinie ihre Wirkung behält, sofern dies innerhalb von zwölf Monaten geschieht (vor Mai 2015). Laut der Kommission wird die für den Verkehrsbereich geltenden Rechtsgrundlage in den neuen Vorschlag aufgenommen, ohne die Richtlinie inhaltlich zu ändern.

– ***Ortung von Luftfahrzeugen***

Die Kommission informierte die Mitgliedstaaten über Maßnahmen, mit denen die Ortung von Luftfahrzeugen nach dem jüngsten Verschwinden des Fluges MH370 der Malaysian Airlines verbessert werden soll. Die Kommission unterstützt die Empfehlungen, die auf der Tagung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zum Thema weltweite Ortung im Mai abgegeben wurden, um sicherzustellen, dass die Position von Verkehrsflugzeugen jederzeit bekannt ist. Die Kommission beabsichtigt, solche Maßnahmen einzuführen, indem u. a. die erforderlichen Änderungen der Flugsicherheitsvorschriften der EU 2014 oder 2015 vorgenommen werden, sofern der Rat und das Parlament zustimmen. Sie ist zudem der Ansicht, dass weitere gemeinsame Anstrengungen im Rahmen der ICAO den größten Nutzen bringen würden ([10267/14](#)).

– ***Flughafentgelte***

Die Kommission erläuterte den Ministern ihren Bericht über die Anwendung der Richtlinie über Flughafentgelte. Im Bericht, der im Mai 2014 veröffentlicht wurde, wird die Umsetzung der Richtlinie an ungefähr 70 Flughäfen in der EU während drei Jahren analysiert. Die Kommission beabsichtigt zwar, eine neue Expertengruppe einzurichten, die sie im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten berät, und den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zu fördern, plant jedoch bislang keine neuen Gesetzgebungsinitiativen zu Flughafentgelten ([10356/14](#); Bericht der Kommission: [10070/14](#)).

– ***Einfluss der EU in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation***

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der spanischen Delegation über die Aufrechterhaltung des EU-Einflusses im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO). Spanien ist der Auffassung, dass sich die EU darum bemühen sollte, ihren Einfluss aufrechtzuerhalten, indem sie sicherstellt, dass sie auch nach der Einrichtung der Rotationsgruppe Schwarzes Meer-Kaspisches Meer ihre Sitze im Rat der ICAO behält. Der künftige italienische Vorsitz teilte mit, dass er dieses Thema weiterverfolgen wird.

– ***Soziale Dimension der Luftfahrt***

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der Niederlande über die soziale Dimension des Luftfahrtsektors. Die Niederlande sind der Ansicht, dass die technischen und rechtlichen Aspekte der neuesten Entwicklungen bei den Geschäftsmodellen von Fluggesellschaften, wie z. B. der Einsatz von Nicht-EU-Arbeitskräften, die mögliche Streichung von Arbeitsplätzen und unfairen Wettbewerb, dringend auf EU-Ebene erörtert werden sollten ([10438/14](#)).

– ***Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Verkehrsbereich***

Der künftige italienische Vorsitz erläuterte seine Prioritäten im Verkehrsbereich für die zweite Jahreshälfte 2014. Im Rahmen des Themenbereichs "Infrastrukturen und Verkehrsmittel für Wachstum und Kohäsion" wird der Vorsitz u. a. die Verwaltung von TEN-V-Korridoren stärken, Gespräche mit dem Europäischen Parlament über die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets aufnehmen und die politische Debatte über dessen politische Säule fördern. Zu seinen weiteren Prioritäten zählen der Einheitliche Europäische Luftraum und die Satellitensysteme Galileo und Egnos ([10470/14](#)).

TELEKOMMUNIKATION

Netz- und Informationssicherheit

Der Rat **nahm Kenntnis vom Sachstand** in Bezug auf den Richtlinienentwurf zur Gewährleistung einer **hohen gemeinsamen Sicherheit von elektronischen Kommunikationsnetzen und Informationssystemen in der EU**.

Das **Ziel** des Vorschlags ([6342/13](#)) ist es, von allen Mitgliedstaaten, den wichtigsten Internetbetreibern und den Betreibern kritischer Infrastrukturen – wie z. B. Plattformen des elektronischen Geschäftsverkehrs und soziale Netzwerke sowie Anbieter von Dienstleistungen in den Bereichen Energie, Verkehr, Banken und Gesundheit – zu verlangen, dass sie ein sicheres und vertrauenswürdigen digitales Umfeld in der gesamten EU gewährleisten.

Während die Vorbereitungsgremien des Rates bei diesem Dossier erhebliche Fortschritte erzielt haben, sind für die Änderung des Textes weitere Anstrengungen erforderlich. Im **Bericht** des Vorsitzes ([10097/14](#)) wird die bisherige Arbeit zusammengefasst und werden **Orientierungen und Konzepte** für die weitere Tätigkeiten festgelegt. In dem Bericht werden unter anderem folgende Punkte betont:

- Alle Mitgliedstaaten sind sich darin einig, dass die Cybersicherheit dringend verbessert werden muss und in diesem Zusammenhang Maßnahmen auf EU-Ebene zu ergreifen sind. Sie sind alle der Ansicht, dass die Richtlinie ein wesentlicher Bestandteil der EU-Gesamtstrategie für Cybersicherheit sein wird (Mitteilung der Kommission und der Hohen Vertreterin für Außen- und Sicherheitspolitik: [6225/13](#); Schlussfolgerungen des Rates "Allgemeine Angelegenheiten": [12109/13](#)).
- Sie unterstützen darüber hinaus allgemein den Grundsatz der Mindestharmonisierung, wobei es den Mitgliedstaaten freisteht, strengere Vorschriften in Bezug auf die Cybersicherheit zu erlassen.
- Allerdings wurde bei den Beratungen betont, dass ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Cybersicherheit, dem Aufbau des notwendigen Vertrauens und – effizienzhalber – der umfassenden Nutzung der bestehenden Vorkehrungen und Stellen gefunden werden muss.
- Anstatt – wie vorgeschlagen – einen neuen "Kooperationsmechanismus" für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu schaffen, würden die meisten Delegationen daher gerne auf den bestehenden Vorkehrungen und Einrichtungen aufbauen.
- Bei einem Vorfall sollte der betroffene Mitgliedstaat darüber entscheiden, welche Informationen er gegebenenfalls zur Verfügung stellt.

- Die Delegationen unterstützen zwar weitgehend die Idee, dass jeder Mitgliedstaat eine Cybersicherheitsstrategie entwickelt, sie bevorzugen jedoch zukunftsorientierte Grundsätze gegenüber konkreten Anforderungen.
- Weitere Fragen, bei denen zusätzliche Beratungen oder Klarstellungen erforderlich sind, betreffen die vom Vorschlag betroffenen Akteure, die Art der verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Behörden (die Frage, ob der strategischen und politischen Zusammenarbeit Vorrang eingeräumt werden sollte oder ob der Text auch detaillierte Bestimmungen über die operative Zusammenarbeit enthalten sollte) und die Fälle, in denen eine "koordinierte Reaktion der EU" erforderlich ist: nur bei größeren grenzüberschreitenden Cyberkrisen oder auch bei begrenzteren Vorfällen?

Auf der Tagung des Rates legten sehr viele Minister ihre Standpunkt zur Frage dar, wie die Zusammenarbeit am besten erfolgen soll, um den Bereitschaftsstand und die Reaktionen der EU und ihrer Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Bedrohung der Cybersicherheit zu verbessern. Zahlreiche Minister gaben an, dass sie die Weiterentwicklung der strategischen oder politischen Zusammenarbeit als erste Priorität beim Aufbau des notwendigen Vertrauens bevorzugen, und betonten dabei, dass die operative Zusammenarbeit in verschiedenen Einrichtungen wie den IT-Notfallteams (CERT), der Agentur der Europäischen Union für Netz- und Informationssicherheit (ENISA) und dem Europäischen Forum der Mitgliedstaaten (EFMS) bereits stattfindet. Andere Minister sprachen sich dafür aus, in der Richtlinie zu verdeutlichen, was im Falle einer Cyberkrise im operativen Bereich unternommen werden soll.

Abschließend schlug der Vorsitz vor, dass im Mittelpunkt der Richtlinie vor allem die strategische und politische Zusammenarbeit auf hoher Ebene stehen sollte, wobei gleichzeitig weitere Leitlinien für die operative Zusammenarbeit in verschiedenen Einrichtungen festgelegt werden. Allerdings seien zusätzliche Beratungen über die praktischen Modalitäten der Zusammenarbeit erforderlich.

Der Vorsitz konnte abschließend außerdem feststellen, dass der Rat darin übereinstimmt, dass die im Bericht vorgeschlagenen Orientierungen und Konzepte eine gute Grundlage für die weitere Arbeit darstellen könnten.

Fortschrittsberichte zu diesem Vorschlag wurden dem Rat im Dezember 2013 ([16630/13](#)) und im Juni 2013 ([10076/13](#)) vorgelegt.

Für die Annahme der Richtlinie ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich. Das Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung im März 2014 festgelegt.

- [Digitale Agenda für Europa – Cybersicherheit](#)

Binnenmarkt für Telekommunikation

Der Rat **nahm Kenntnis vom Sachstand** in Bezug auf einen Vorschlag, mit dem der **Rechtsrahmen der EU für Telekommunikation** geändert werden soll. Der Verordnungsentwurf ist Teil des Pakets zur Verwirklichung eines "vernetzten Kontinents".

Ziel des Vorschlags ([13555/13](#)) ist es, zu einem Binnenmarkt der elektronischen Kommunikation zu gelangen, in dem

- Bürger und Unternehmen elektronische Kommunikationsdienste unionsweit ohne grenzbedingte Beschränkungen oder ungerechtfertigte Zusatzkosten nutzen können,
- Unternehmen, die elektronische Kommunikationsnetze und -dienste anbieten, diese überall betreiben können, unabhängig davon, wo in der EU sie ihren Sitz haben oder sich ihre Kunden befinden.

Letztlich geht es darum, die Wettbewerbsfähigkeit Europas in einer Welt zu steigern, die immer stärker vom digitalen Sektor abhängig ist, damit die Wirtschaft funktionieren und wachsen kann.

Zu den **Kernelementen** des Vorschlags gehören eine EU-weite Genehmigung für europäische Anbieter elektronischer Kommunikation, die Koordinierung der Nutzung von Funkfrequenzen und Vorschriften für europäische virtuelle Zugangsprodukte, harmonisierte Rechte der Endnutzer, einschließlich der Netzneutralität, zur Erleichterung des Anbieterwechsels, die Vorschriften über die nationalen Regulierungsbehörden, das Roaming und das Gremium Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK).

Bei der **Orientierungsaussprache** im Dezember 2013 ([16637/13](#)) begrüßten die Minister zwar allgemein die Ziele des Vorschlags, wie z. B. Investitionsanreize zu schaffen, die Verbraucherrechte zu stärken und die Netzneutralität zu regeln, äußerten bei zahlreichen Aspekten jedoch Bedenken und Zweifel.

In einem **Bericht des Vorsitzes** ([10109/14](#)) wurden die seit der Orientierungsaussprache beim Vorschlag erzielten Fortschritte dargelegt und es wird auf Aspekte hingewiesen, bei denen weitere Beratungen erforderlich sind. Zahlreiche im Bericht vom Dezember 2013 aufgeführte Bedenken bestehen weiterhin, so z. B., dass die betreffenden Ziele durch eine bessere Nutzung der vorhandenen Instrumente erreicht werden könnten, etwa bei der Frequenzzuweisung und beim Roaming. Aus dem diesjährigen Bericht geht Folgendes hervor:

- Die meisten Mitgliedstaaten sind besorgt u. a. über den bürokratischen Aufwand und die finanzielle Belastung infolge des Vorschlags sowie über dessen unklare Verknüpfung mit dem geltenden Telekommunikationsrahmen und über die Auswirkungen auf die Zuständigkeiten der nationalen Regulierungsstellen.

- Nach Einschätzung zahlreicher Delegationen sind einige der neuen Bestimmungen über **Funkfrequenzen** zu präskriptiv und überschneiden sich häufig mit Bestimmungen von EU-Rechtsvorschriften oder nationalen Rechtsvorschriften oder stehen sogar im Widerspruch zu diesen. Die meisten Mitgliedstaaten sind der Ansicht, dass die Bestimmungen zur Harmonisierung der Fristen für die gegenseitige Abstimmung der Frequenzen für die drahtlose Breitbandkommunikation und zur Festlegung eines europäischen Koordinierungsmechanismus für die Frequenznutzungsrechte zu weit gehen, insbesondere bei den vorgeschlagenen neuen Befugnissen der Kommission.
- Was die Stärkung der **Verbraucherrechte** angeht, bevorzugen die Mitgliedstaaten anstelle der vorgeschlagenen vollständigen Harmonisierung eine Mindestharmonisierung, weil sie dann strengere nationale Vorschriften beibehalten oder erlassen könnten.
- Im Zusammenhang mit dem Grundsatz des **offenen Internets** betonten viele Delegationen, dass der Text zukunftsorientiert und eindeutig sein muss. So müssten die Definitionen für die Begriffe "Internetzugangsdienst" und "Spezialdienste" präzisiert werden. Die Delegationen sind sich zwar darüber einig, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Netzneutralität und einem sinnvollen Verkehrsmanagement gefunden werden muss, doch haben sie unterschiedliche Auffassungen darüber, wie dies zu erreichen ist. Es muss noch eine Einigung über die gemeinsamen Grundsätze in Bezug auf die Netzneutralität erzielt werden.

Die vorgeschlagenen Artikel zum **Roaming**, die sich im letzten Teil des Kommissionsvorschlags befinden, wurden bislang noch nicht im Einzelnen geprüft.

Für die Annahme des Vorschlags ist die Zustimmung des Rates und des Europäischen Parlaments erforderlich. Das Parlament hat im April seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

- [Digitale Agenda für Europa – ein vernetzter Kontinent](#)

Sonstiges

– *Sachstand bei Gesetzgebungsdossiers*

Der Vorsitz unterrichtete die Minister über die Fortschritte bei Gesetzgebungsdossiers im Telekommunikationsbereich:

- Im Februar wurde mit dem Europäischen Parlament eine Einigung über den Entwurf einer Verordnung über **elektronische Identifizierung und Treuhandsdienste** erzielt, deren endgültige Annahme voraussichtlich im Juli erfolgen wird ([9996/14](#)).
- Nach der Einigung mit dem Parlament im Februar hat der Rat am 8. Mai die [Richtlinie über die Senkung der Breitbandkosten](#) angenommen. Die Mitgliedstaaten müssen jetzt nationale Vorschriften annehmen, um den Anforderungen der neuen Richtlinie bis zum 1. Januar 2016 nachzukommen, und die neuen Maßnahmen ab dem 1. Juli 2016 anwenden ([9993/14](#)).
- Was den Vorschlag für einen **barrierefreien Zugang zu Websites öffentlicher Stellen** betrifft, wurde die europäische Norm für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an den barrierefreien Webzugang im Februar erlassen. Inzwischen haben 26 Mitgliedstaaten nationale Strategien und Normen für den barrierefreien Webzugang entwickelt, die weitgehend auf ähnlichen Anforderungen beruhen ([10016/14](#)).

– *Anzeiger der Digitalen Agenda*

Die Kommission informierte den Rat über die neuesten Fortschritte und die weiteren erforderlichen Anstrengungen bei den Zielen, die in der Digitalen Agenda für Europa – eine der Leitinitiativen der Strategie für Beschäftigung und Wachstum "Europa 2020" – festgelegt sind ([10220/14](#) + [10220/14 ADD 1](#)).

[Webseiten zum Anzeiger der Digitalen Agenda](#)

– *Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Telekommunikationsbereich*

Der künftige italienische Vorsitz erläuterte sein Arbeitsprogramm im Telekommunikationsbereich für die zweite Jahreshälfte 2014. Der Vorsitz wird bei seiner Arbeit den Schwerpunkt auf den Vorschlag über den Binnenmarkt für Telekommunikation, den Entwurf einer Richtlinie über Netz- und Informationssicherheit und den Entwurf einer Richtlinie über den barrierefreien Webzugang legen. Weitere Initiativen, mit denen sich der Vorsitz beschäftigen möchte, betreffen u. a. die Beschleunigung des Ausbaus ultraschneller Breitbandnetze, die Rolle Europas bei der Verwaltung des Internets sowie die Bereiche offene Daten, Cloud und Big Data ([9994/14](#)).

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE
