



008035/EU XXV.GP  
Eingelangt am 20/12/13

**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 11. Dezember 2013  
(OR. en)**

**14707/13  
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 46  
TRANS 524  
TELECOM 259  
ENER 460**

**ENTWURF EINES PROTOKOLLS**

---

Betr.: 3261. Tagung des Rates der Europäischen Union  
**(VERKEHR, TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE)** vom  
10. Oktober 2013 in Luxemburg

---

# TAGESORDNUNGSPUNKTE MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN<sup>1</sup>

Seite

## **BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE**

### A-Punkte (Dok. 14263/13)

- Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Statuts der Beamten der Europäischen Union und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union [erste Lesung] (GA + E) ..... 3

### B-Punkte (Dok. 14209)

4. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) im Hinblick auf die Verlängerung der Bestandsdauer des gemeinsamen Unternehmens bis 2024 ..... 4

#### SEEVERKEHR

5. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs hinsichtlich der Verschmutzung durch Schiffe und der Meeresverschmutzung durch Erdöl- und Erdgasanlagen [erste Lesung] ..... 4

#### LANDVERKEHR

6. Viertes Eisenbahnpaket – Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung) [erste Lesung]..... 5

#### INTERMODALER VERKEHR

7. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 912/2010 über die Errichtung der Agentur für das Europäische GNSS [erste Lesung] ..... 7

#### LUFTVERKEHR

8. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr [erste Lesung] ..... 8

\*

\* \*

<sup>1</sup> 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).

## **BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE**

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

### A-PUNKTE

#### **Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Statuts der Beamten der Europäischen Union und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union [erste Lesung] (GA + E)**

PE-CONS 60/13 STAT 22 FIN 403 CODEC 1663

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltene Abänderung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an, wobei die tschechische, die dänische, die niederländische, die österreichische und die britische Delegation dagegen stimmten. (Rechtsgrundlage: Artikel 336 AEUV)

#### **Erklärung des Vereinigten Königreichs, der Niederlande, der Tschechischen Republik, Österreichs und Dänemarks**

"Die heutige Abstimmung des Rates über das Beamtenstatut ist eine gute Gelegenheit, um über die Verhandlungen und die nächsten Schritte nachzudenken. Den Delegationen, die gegen den Kompromiss des Vorsitzes gestimmt haben, ist es ein Anliegen darzulegen, warum sie dies getan haben und welches ihre Hoffnungen mit Blick auf die Zukunft des öffentlichen Dienstes der EU sind.

Die Reform des Beamtenstatuts war eine Chance, den öffentlichen Dienst der EU zu modernisieren, die Verwaltungsausgaben im Zaum zu halten und sicherzustellen, dass die Organe der EU ihren Verpflichtungen in Bezug auf Pensionen und Dienstbezüge auch künftig gerecht werden können. Diese Chance bietet sich nur alle paar Jahre. Nach beinahe zwei Jahren intensiver Arbeit aller Beteiligten und trotz eines breiten Einvernehmens über diese Ziele sind unsere Delegationen leider zu der Auffassung gelangt, dass der Kompromiss nicht den umfassenden Reformen entspricht, die viele Mitgliedstaaten in ihren nationalen öffentlichen Diensten bereits jetzt durchführen. Alle unsere öffentlichen Dienste unterliegen derzeit einem Wandel, aber der öffentliche Dienst der EU wird auf eigene Gefahr zurückgelassen. Ein moderner, effizienter und dynamischer öffentlicher Dienst ist unverzichtbar, damit die EU in wichtigen Fragen, die unsere Bürgerinnen und Bürger angehen, Erfolge erzielen kann. Wir sollten nicht unterschätzen, in welchem starkem Maße die Unterstützung der EU durch die Öffentlichkeit mit ihrer Wahrnehmung des öffentlichen Dienstes der EU zusammenhängt. In den nächsten Jahren werden wir weiter konstruktiv arbeiten, um sicherzustellen, dass die Bürgerinnen und Bürger der EU den öffentlichen Dienst der EU haben, den sie erwarten dürfen, einen Dienst, der unsere EU des 21. Jahrhunderts widerspiegelt und den sich die EU auch weiterhin leisten kann."

\*\*\*\*\*

## B-Punkte

### **4. Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) im Hinblick auf die Verlängerung der Bestandsdauer des gemeinsamen Unternehmens bis 2024**

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0237 (NLE)

– Festlegung des Standpunkts des Rates

12392/13 AVIATION 109

+ REV 1 (fr)

14302/13 AVIATION 168

Der Rat legte seinen Standpunkt zu einem Vorschlag fest, in dem vorgesehen ist, dass das Mandat des gemeinsamen Unternehmens für die Verwaltung des Projekts zur Entwicklung des Flugverkehrsmanagements im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) bis zum 31. Dezember 2024 verlängert wird.

Der Standpunkt des Rates wird nach dem besonderen Gesetzgebungsverfahren – nach Anhörung des Europäischen Parlaments – festgelegt. Der Rat ist übereingekommen, die nachstehende Erklärung des Rates in dieses Protokoll aufzunehmen.

#### **Erklärung des Rates**

#### **zum Beitrag der Union zum Haushalt des gemeinsamen Unternehmens**

"DER RAT

STELLT FEST, dass das gemeinsame Unternehmen eine von mehreren Initiativen ist, die aufgrund der Artikel 187 und 188 AEUV zu verlängern oder ins Leben zu rufen sind, und dass es voraussichtlich 600 Mio. Euro aus dem Rahmenprogramm 'Horizont 2020' erhalten wird;

BETONT in diesem Zusammenhang, dass der Rat zu gegebener Zeit die Gelegenheit ergreifen sollte, die vorgeschlagenen Mittelausstattungen für alle auf die Artikel 187 und 188 gestützten Initiativen zu prüfen, um angesichts des verringerten Haushalts für 'Horizont 2020' eine wirksame Priorisierung zu gewährleisten."

### **5. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs hinsichtlich der Verschmutzung durch Schiffe und der Meeresverschmutzung durch Erdöl- und Erdgasanlagen [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0092 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

8219/13 MAR 33 FIN 173 CODEC 753 ENV 280

14076/13 MAR 142 FIN 568 CODEC 2129 ENV 863

Der Rat verabschiedete eine allgemeine Ausrichtung zu einem Vorschlag über die Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) hinsichtlich der Verschmutzung durch Schiffe und der Meeresverschmutzung durch Erdöl- und Erdgasanlagen in den Jahren 2014 bis 2020.

## 6. Viertes Eisenbahnpaket

### Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung) [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0016 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

6014/13 TRANS 40 CODEC 227

14258/13 TRANS 499 CODEC 2164

Der Rat verabschiedete die in Dok. 14813/13 enthaltene allgemeine Ausrichtung zu einer Neufassung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit aus dem Jahr 2004, die Bestandteil der Säule "Technik" des vierten Eisenbahnpakets ist. Der Rat ist übereingekommen, die nachstehenden Erklärungen Italiens, Luxemburgs und Schwedens in dieses Protokoll aufzunehmen.

#### Erklärung Italiens

"Die italienische Delegation unterstützt die Einführung der vorgeschlagenen neuen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und ihre Ziele. Dennoch soll mit dieser Erklärung im Vorfeld der anstehenden Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament auf einige im Text verbliebene kritische Punkte hingewiesen werden.

1. Bei der Ausarbeitung der neuen Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) ist es äußerst wichtig, die Unabhängigkeit der Beschwerdekammer zu garantieren, die mit der Streitbeilegung zwischen der ERA und den nationalen Sicherheitsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen betraut ist (Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe f). Italien ist der Auffassung, dass dieser Punkt nach der Ausarbeitung der neuen Verordnung über die Aufgaben der ERA (und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004) erneut geprüft werden muss.
2. In der neuen Richtlinie ist eine Ausweitung der Aufsichtstätigkeiten (Artikel 16a Absatz 1 Buchstabe c) der nationalen Sicherheitsbehörden vorgesehen, die sich auch auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen erstrecken sollen. Nach Ansicht Italiens muss eindeutig feststehen, dass die nationalen Sicherheitsbehörden sicherzustellen haben, dass die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber die für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Rahmen ihrer eigenen Sicherheitsmanagementsysteme überwachen.

Italien vertritt zudem die Auffassung, dass die Eisenbahnunternehmen für die Beaufsichtigung der Sicherheitsleistungen von Stellen, mit denen sie Geschäftsbeziehungen unterhalten, verantwortlich sein sollten. Es beurteilt daher Artikel 16a Absatz 4aaa nach wie vor sehr kritisch; dort ist die Möglichkeit vorgesehen, dass die nationalen Behörden die Sicherheitsleistung verschiedener in der neuen Richtlinie aufgeführter Akteure beaufsichtigen können, sogar solcher, die nicht ausschließlich im Eisenbahnsektor tätig sind (Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Fahrzeughalter, Dienstleister, öffentliche Auftraggeber, Beförderer, Versender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer)."

## Erklärung Luxemburgs

"Luxemburg befürwortet grundsätzlich die Einführung einer einheitlichen Bescheinigung und die Übertragung der entsprechenden Zuständigkeiten auf die Europäische Eisenbahnagentur.

Allerdings ist es seiner Ansicht nach unverantwortlich, eine solch weit reichende Reform überstürzt durchzuführen, ohne auch nur die Bewertung der bestehenden Rechtsvorschriften, Regeln, Mechanismen und Verfahren abzuwarten (zwei Verordnungen sind erst im Juni 2013 in Kraft getreten).

In diesem Zusammenhang bedauert Luxemburg insbesondere die Trennung zwischen Zertifizierung und Beaufsichtigung. Die Aufgabenaufteilung zwischen der Agentur und den nationalen Behörden wird wahrscheinlich zur Folge haben, dass das derzeitige Sicherheitsniveau nicht mehr aufrechterhalten werden kann. In der Folgenabschätzung zum Kommissionsvorschlag wird zudem überhaupt nicht auf dieses Thema eingegangen. Diese Perspektive ist für Luxemburg nicht hinnehmbar, weil die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ein absolutes und nicht verhandelbares Ziel ist.

Vor diesem Hintergrund hat Luxemburg bei den Verhandlungen einen konstruktiven Vorschlag für ein alternatives Konzept unterbreitet, das auf den nachstehenden Grundsätzen beruht.

Das von Luxemburg vorgeschlagene System würde sich ausschließlich auf die nationalen Sicherheitsbehörden stützen. Dennoch müsste bei diesem Konzept das von der Kommission angestrebte Verfahren nicht grundlegend überarbeitet werden. Die Europäische Eisenbahnagentur würde durch eine nationale Behörde ersetzt werden, die wiederum als federführende Behörde fungieren würde. Die Benennung der federführenden Behörde würde vom Sitz des betreffenden Eisenbahnunternehmens abhängen.

Dieses alternative Konzept hätte folgende Vorteile:

- Es gäbe keine Trennung zwischen Bewertungs- und Beaufsichtigungsaufgaben.
- Das System wäre weniger komplex, weil eine Stelle ohne wirklichen zusätzlichen Nutzen wegfiel.
- Das Personal der Agentur müsste nicht erheblich aufgestockt werden.

Luxemburg bedauert, dass es keine Zusicherungen erhalten hat, mit denen seine Zweifel, die sich auf die Verfügbarkeit der zur Wahrnehmung der neuen Aufgaben erforderlichen finanziellen Mittel und Sachkenntnisse in der Europäischen Eisenbahnagentur beziehen, ausgeräumt worden wären.

Daher behält sich Luxemburg seinen Standpunkt vor und wird seine endgültige Entscheidung erst nach den Verhandlungen über alle drei Vorschläge, die zur Säule 'Technik' des vierten Eisenbahnpakets gehören werden, treffen."

## **Erklärung Schwedens**

"Schweden billigt den Kompromiss zur überarbeiteten Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der vom Rat erstellten Fassung. Eine weitere Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften und -verfahren im Zusammenhang mit der Ausstellung von Bescheinigungen bildet die Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung des europäischen Eisenbahnraums und dementsprechend für eine weitere Öffnung des Markts für Eisenbahnverkehrsdienste.

Dennoch sieht Schweden Probleme bei der neuen Regelung für die Zuweisung der Verantwortung für die Sicherheit gemäß Artikel 4. In der geltenden Richtlinie wird diese Verantwortung eindeutig den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt. Sie sind auch für die Dienstleistungen ihrer Auftragnehmer verantwortlich. Im Rahmen des neuen Systems tragen die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen auch weiterhin Verantwortung für diesen Bereich. Gleichzeitig wird jedoch den Akteuren (insbesondere den Materiallieferanten, Dienstleistungserbringern und Kunden) ihre jeweils eigene Verantwortung für die Sicherheit zugewiesen. Sie bekommen dadurch eine öffentlich-rechtliche Verantwortung übertragen, für die es keine Entsprechung in anderen Bereichen des Landverkehrs gibt.

Dieser Teil der Vorschlags könnte für die Akteure den Anreiz mindern, diese Verantwortung und die damit verbundenen Kosten zu übernehmen. Die ausgeprägte Sicherheitskultur im Eisenbahnsektor könnte folglich beeinträchtigt werden. Es besteht also die Gefahr, dass sich eine Kultur entwickelt, bei der die Verantwortung zwischen den verschiedenen Akteuren hin- und hergeschoben wird. Darüber hinaus könnte dieser Teil des Vorschlags dazu führen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs untergraben wird. Dienstleistungserbringer, die Waren ver- und entladen, sind häufig Auftragnehmer von Eisenbahnunternehmen und könnten dieser neuen Verantwortung aus dem Weg gehen, indem sie ihre Tätigkeiten im Eisenbahnsektor aufgeben.

Schweden befürchtet, dass es für die Mitgliedstaaten sehr schwierig wird, bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht eine ausgewogene Zuweisung der Verantwortung an die betreffenden Akteure zu gewährleisten."

### **7. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 912/2010 über die Errichtung der Agentur für das Europäische GNSS [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0022 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

6347/13 TRANS 60 MAR 17 AVIATION 20 CAB 6 ESPACE 11  
FIN 82 CSC 12 CODEC 315

14274/13 TRANS 503 MAR 145 AVIATION 167 CAB 38 ESPACE 74 FIN 583  
CSC 111 CODEC 2171

Der Rat verabschiedete eine allgemeine Ausrichtung zu einem Vorschlag, der zum Ziel hat, die Verordnung über die Agentur für das GNSS (globales Satellitennavigationssystem) an die neue Lenkungsstruktur, die in der künftige Verordnung über den Aufbau der europäischen Satellitennavigationssysteme festgelegt wird, anzupassen, und zwar insbesondere in Bezug auf die Sicherheitsakkreditierungstätigkeiten. Diese neue Lenkungsstruktur tritt am 1. Januar 2014 in Kraft. Der Rat ist übereingekommen, die nachstehenden Erklärungen Deutschlands und der Niederlande in dieses Protokoll aufzunehmen.

## **Erklärung Deutschlands und der Niederlande**

"Die Bundesrepublik Deutschland und die Niederlande verschließen sich der Annahme des vorliegenden Gesamtkompromisses zur Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 912/2010 über die Errichtung der Agentur für das Europäische GNSS nicht, weisen jedoch darauf hin, dass sie ein Vetorecht der Europäischen Kommission bei der Wahl des Exekutivdirektors von Agenturen grundsätzlich ablehnen (hier Artikel 5 Absatz 7).

Ein solches Vetorecht ist im Gemeinsamen Ansatz für EU-Agenturen nicht vorgesehen und widerspricht dem Wortlaut von Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 15b Absatz 2 Unterabsatz 3 der vorliegenden Verordnung.

Der Einfluss der Europäischen Kommission in diesem Bereich ist ohnehin schon sehr groß, da sie die Shortlist der Kandidaten für den Exekutivdirektor aufstellt. Ein zusätzliches Veto bei der Wahl ist demzufolge nicht angezeigt. Auch die aktuelle Agentur-Verordnung (EU) Nr. 912/2010 kennt dieses Vetorecht nicht.

Die Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande zum vorliegenden Gesamtkompromiss ist keine Änderung der deutschen und der niederländischen Position zum Gemeinsamen Ansatz für EU-Agenturen und stellt kein Präjudiz für andere Agenturen dar."

### **8. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0072 (COD)

– Orientierungsaussprache

7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616

13830/13 AVIATION 154 CONSOM 167 CODEC 2061

Der Rat führte anhand der in Dok. 13830/13 enthaltenen Fragen eine Orientierungsaussprache.

---