



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 5. Juli 2022
(OR. en)

9829/1/22
REV 1
PV CONS 34
TRANS 350
TELECOM 261
ENER 252

ENTWURF EINES PROTOKOLLS
RAT DER EUROPÄISCHEN UNION
(Verkehr, Telekommunikation und Energie)
2. und 3. Juni 2022

INHALT

Seite

1. Annahme der Tagesordnung..... 4
2. Annahme der A-Punkte 4
 - a) Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten
 - b) Liste der Gesetzgebungsakte

VERKEHR

Beratungen über Gesetzgebungsakte

3. Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU..... 5
4. Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) 5
5. Überarbeitung der Richtlinie zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS)..... 5
6. Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG zur Einführung verstärkter Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe..... 5
7. Verordnung über die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (Initiative „FuelEU Maritime“) 6
8. Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)..... 6

Sonstiges

9.
 - a) Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge 6
 - b) Vorstellung des zweiten Fortschrittsberichts über den Stand der Umsetzung der Plattform für den Internationalen Schienenpersonenverkehr..... 6
 - c) Fahrerbescheinigungen für Fahrer aus Drittländern 7
 - d) Notwendige Maßnahmen auf europäischer Ebene zur Vollendung der Infrastrukturinvestitionen: Gemeinsame Erklärung der Verkehrsminister Bulgariens, Estlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rumäniens, der Slowakei, der Tschechischen Republik und Ungarns 7
 - e) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes 7
 - f) Rechtswidrige Beschlagnahme zweier Schiffe unter griechischer Flagge durch iranische bewaffnete Gruppen im Persischen Golf 7

TELEKOMMUNIKATION

Beratungen über Gesetzgebungsakte

10. Verordnung zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz (Gesetz über künstliche Intelligenz) und zur Änderung bestimmter Rechtsakte der Union 7
11. Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über einen europäischen Rahmen für die digitale Identität 8
12. Verordnung über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung (Datengesetz) 8

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

13. Digitaler und grüner Wandel 8

Sonstiges

- 14 a) Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge 8
- b) Europäische Erklärung über digitale Rechte und Grundsätze für das digitale Jahrzehnt 9
- c) Konferenz der Bevollmächtigten der Internationalen Fernmeldeunion (Bukarest, 26. September bis 14. Oktober 2022) 9
- d) Hochrangiger Workshop zum Thema „Digitaler Humanismus und künstliche Intelligenz“ (Brüssel, 3. März 2022) 9
- e) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes 9

- ANHANG – Erklärungen für das Ratsprotokoll 10

TAGUNG AM DONNERSTAG, DEN 2. JUNI 2022

1. Annahme der Tagesordnung

Der Rat nahm die in Dokument 9386/1/22 REV 1 enthaltene Tagesordnung an, **wobei er auf Antrag der griechischen Delegation unter „9. Sonstiges“ den Buchstaben f „Rechtswidrige Beschlagnahme zweier Schiffe unter griechischer Flagge durch iranische bewaffnete Gruppen im Persischen Golf“ aufnahm.**


2. Annahme der A-Punkte

- a) Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten 9391/22

Der Rat nahm die in Dokument 7959/22 enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten COR- und REV-Dokumente an. Erklärungen zu diesen Punkten sind im Addendum wiedergegeben.

- b) Liste der Gesetzgebungsakte (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union) 9392/22

Binnenmarkt und Industrie

Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 hinsichtlich der Verlängerung der Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte  9305/22
Annahme des Gesetzgebungsakts PE-CONS 20/22
vom AStV (1. Teil) am 1.6.2022 gebilligt MI

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen. (Rechtsgrundlage: Artikel 114 AEUV).

VERKEHR

Beratungen über Gesetzgebungsakte

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


Intermodaler Verkehr

3. **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU**  9111/22
10877/21+ ADD 1
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in Dokument 9111/22 wiedergegebene allgemeine Ausrichtung fest.

Polen gab die im Anhang wiedergegebene Erklärung ab.

Luftverkehr

4. **Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“)**  8859/22
10884/1/21 REV 1
+ ADD 1
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in Dokument 9805/22 wiedergegebene allgemeine Ausrichtung fest.

Deutschland, unterstützt von Österreich, Belgien und Luxemburg, gab die im Anhang wiedergegebene Erklärung ab.

Intermodaler Verkehr

5. **Überarbeitung der Richtlinie zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS)**  9114/22
15114/21 + ADD 1
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in Dokument 9114/22 wiedergegebene allgemeine Ausrichtung fest.

Seeverkehr

6. **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/25/EG zur Einführung verstärkter Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe**  9236/22 + COR 1
6405/22 + ADD 1
Allgemeine Ausrichtung


Der Rat legte die in Dokument 9236/22 + COR 1 wiedergegebene allgemeine Ausrichtung fest.

7. **Verordnung über die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (Initiative „FuelEU Maritime“)**  9278/22 + COR 1
10327/21 + ADD 1
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in Dokument 9278/22 + COR 1 wiedergegebene allgemeine Ausrichtung fest.

Belgien, Dänemark, Deutschland, Irland, Luxemburg, die Niederlande und Schweden sowie Estland, Finnland und Lettland gaben die im Anhang wiedergegebenen Erklärungen ab.

Intermodaler Verkehr

8. **Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)**  8784/22
Fortschrittsbericht
Gedankenaustausch

Der Rat nahm den in Dokument 8784/22 enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Der Rat führte einen Gedankenaustausch auf der Grundlage von Fragen im Zusammenhang mit dem Vorschlag für eine Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Sonstiges

9. a) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

Beschluss über die Kompensationspflichten im Rahmen von CORSIA  9167/22
10869/21 + COR 1
Informationen des Vorsitzes


Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- b) **Vorstellung des zweiten Fortschrittsberichts über den Stand der Umsetzung der Plattform für den Internationalen Schienenpersonenverkehr**  9232/22
Informationen der niederländischen und der österreichischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen der niederländischen und der österreichischen Delegation zur Kenntnis.

- c) **Fahrerbescheinigungen für Fahrer aus Drittländern**  9119/22
Informationen der dänischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen der dänischen Delegation zur Kenntnis.

- d) **Notwendige Maßnahmen auf europäischer Ebene zur Vollendung der Infrastrukturinvestitionen: Gemeinsame Erklärung der Verkehrsminister Bulgariens, Estlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rumäniens, der Slowakei, der Tschechischen Republik und Ungarns**  9612/22 + ADD 1

Informationen der polnischen Delegation im Namen der bulgarischen, der estnischen, der lettischen, der litauischen, der polnischen, der rumänischen, der slowakischen, der tschechischen und der ungarischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen, die von der polnischen Delegation im Namen der bulgarischen, der estnischen, der lettischen, der litauischen, der polnischen, der rumänischen, der slowakischen, der tschechischen und der ungarischen Delegation erteilt wurden, zur Kenntnis.

- e) **Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes** 9505/22
Informationen der tschechischen Delegation

- f) **Rechtswidrige Beschlagnahme zweier Schiffe unter griechischer Flagge durch iranische bewaffnete Gruppen im Persischen Golf** 9505/22
Informationen der griechischen Delegation

TAGUNG AM FREITAG, DEN 3. JUNI 2022

TELEKOMMUNIKATION

Beratungen über Gesetzgebungsakte

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

10. **Verordnung zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz und zur Änderung bestimmter Rechtsakte der Union (Gesetz über künstliche Intelligenz)**   8576/22
Fortschrittsbericht 8115/21 + ADD 1

Der Rat nahm den in Dokument 8576/22 enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

11. **Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über einen europäischen Rahmen für die digitale Identität**  8701/22
9471/21 + ADD 1
Fortschrittsbericht

Der Rat nahm den in Dokument 8701/22 enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

12. **Verordnung über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung (Datengesetz)**  8577/22
6596/22
Fortschrittsbericht


Der Rat nahm den in Dokument 8577/22 enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis.

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

13. **Digitaler und grüner Wandel**  8907/22
Orientierungsaussprache

Der Rat führte einen Gedankenaustausch auf der Grundlage eines Diskussionspapiers des Vorsitzes (Dokument 8907/22).

Sonstiges

14. a) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge** (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union) 
- i) **Verordnung über Privatsphäre und elektronische Kommunikation** 5358/17
 - ii) **Beschluss über den Weg in die digitale Dekade** 11900/21
 - iii) **Richtlinie über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union** 14150/20 + ADD 1
+ ADD 1 REV 1
Informationen des Vorsitzes




Der Rat nahm Kenntnis von dem Stand dieser Dossiers.

- b) Europäische Erklärung über digitale Rechte und Grundsätze für das digitale Jahrzehnt
Informationen des Vorsitzes
- c) Konferenz der Bevollmächtigten der Internationalen Fernmeldeunion (Bukarest, 26. September bis 14. Oktober 2022)
Informationen des Vorsitzes und der Delegationen
- d) **Hochrangiger Workshop zum Thema „Digitaler Humanismus und künstliche Intelligenz“ (Brüssel, 3. März 2022)**
Informationen der österreichischen, der tschechischen und der slowakischen Delegation

 9415/22

Der Rat nahm die Ergebnisse dieses hochrangigen Workshops zur Kenntnis.

- e) Arbeitsprogramm des kommenden Vorsitzes
Informationen der tschechischen Delegation

-
-  erste Lesung
 -  Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)
 -  Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags

Erklärungen zu den die Gesetzgebung betreffenden oder öffentlichen B-Punkten in

Dokument 9386/1/22 REV 1

Zu B- Punkt 3: **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU**
Allgemeine Ausrichtung

ERKLÄRUNG POLENS

„Die Republik Polen betont, dass die Umsetzung der vorgeschlagenen AFIR-Verordnung mit den sich aus der TEN-V-Verordnung ergebenden Regelungen verknüpft werden muss.

Daher nimmt die Republik Polen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass eine entsprechende Bestimmung in Erwägungsgrund 14b aufgenommen wurde. Die Anforderungen der AFIR- und der TEN-V-Verordnung müssen den Besonderheiten der mit EU-Mitteln unterstützten dynamischen Entwicklung des TEN-V-Netzes in bestimmten Mitgliedstaaten Rechnung tragen.

Wir sind der Meinung, dass es nicht akzeptabel ist, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe auf alten Straßenkorridoren des TEN-V-Netzes aufzubauen, wenn die Fertigstellung eines neuen Straßenabschnitts, der den TEN-V-Leitlinien entspricht, unmittelbar bevorsteht. Andernfalls besteht die Gefahr verlorener Vermögenswerte oder die Gefahr, dass sich der Transitverkehr nicht auf die dafür vorgesehenen Infrastrukturen verlagert.

Nach unserem Verständnis wird in den Erwägungsgründen der vorgeschlagenen AFIR-Verordnung in der Fassung der allgemeinen Ausrichtung die unterschiedliche Entwicklung des TEN-V-Netzes in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere Mitgliedstaaten, die für den Bau neuer Straßenkorridore, die den technischen Anforderungen der TEN-V-Verordnung entsprechen, EU-Mittel erhalten. Zudem ist die gemeinsame Umsetzung der Bestimmungen dieser beiden Rechtsakte vorgesehen. Der Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im geplanten TEN-V-Netz wird zu einem effizienteren Einsatz der Mittel führen und unserer Ansicht nach die Umsetzung der Bestimmungen beschleunigen.

Alle europäischen Länder sollten sich dafür einsetzen, dass die Ausstattung neuer Straßenkorridore mit Ladestationen für alternative Kraftstoffe nach den Prinzipien des freien Marktes erfolgt, damit die Energiewende im Verkehrssektor für Fahrer von Elektrofahrzeugen beschleunigt wird und möglichst reibungslos vonstatten geht. In diesem Zusammenhang schaffen die geänderten Bestimmungen der Verordnung die Voraussetzungen für eine flexible und rationelle Verwendung der Finanzmittel, wobei den Herausforderungen Rechnung getragen wird, mit denen alle Mitgliedstaaten konfrontiert sind, insbesondere jene, in denen erst jetzt ein Netz aufgebaut wird, das den Anforderungen der heutigen Zeit entspricht.“

Verordnung zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“)
Allgemeine Ausrichtung

Zu B- Punkt 4:

ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS, UNTERSTÜTZT VON ÖSTERREICH, BELGIEN UND LUXEMBURG

„Deutschland ist der Auffassung, dass auch der Verkehr seinen Anteil dazu beitragen muss, die Klimaschutzziele zu erreichen. Nachhaltige Flugkraftstoffe können entscheidend dazu beitragen, den Luftverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Deutschland begrüßt vor diesem Hintergrund die Initiative „ReFuelEU Aviation“ und dankt der französischen Ratspräsidentschaft für die intensive Arbeit und die Fortschritte, die erreicht werden konnten.

Deutschland muss sich enthalten, möchte jedoch mit Blick auf Trilogberatungen auf folgende Punkte ausdrücklich hinweisen.

Deutschland lehnt die Aufnahme von sogenannten „low carbon fuels“ in die Verordnung ab, weil solche low carbon fuels keine nachhaltigen und erneuerbaren Kraftstoffe darstellen. Eine Verwendung solcher Kraftstoffe ist weder im Sinne des Klimaschutzes noch eines nachhaltigen Flugverkehrs. Low carbon fuels dürfen den Ausbau von synthetischen Flugkraftstoffen aus erneuerbaren Energien nicht behindern. Zudem darf die Einbeziehung von low carbon fuels in diese Verordnung keine Präjudizwirkung auf andere Dossiers aus dem Fit for 55-Paket haben.

Ferner ist essentiell, Wettbewerbsnachteile der deutschen und europäischen Luftverkehrswirtschaft und eine klimaschädliche Verlagerung von Verkehren über Flughäfen in Drittstaaten (Carbon Leakage) zu vermeiden. Hierzu bedarf es verlässlicher, wirkungsvoller und vollzugsfähiger Regelungen. Insgesamt müssen alle den Luftverkehr betreffenden Fit for 55-Dossiers so ausgestaltet werden, dass Carbon Leakage und Wettbewerbsnachteile vermieden werden. Bis zur Trilogeinigung sollten daher zu den Aspekten Wettbewerb und Carbon Leakage für die luftverkehrsbezogenen Dossiers aus dem Fit for 55-Paket weitere Lösungen erarbeitet werden.“

Zu B- Punkt 7:

Verordnung über die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (Initiative „FuelEU Maritime“)
Allgemeine Ausrichtung

ERKLÄRUNG BELGIENS, DÄNEMARKS, DEUTSCHLANDS, IRLANDS, LUXEMBURGS, DER NIEDERLANDE UND SCHWEDENS

„Belgien, Dänemark, Deutschland, Irland, Luxemburg, die Niederlande und Schweden unterstützen uneingeschränkt das übergeordnete Ziel der Initiative „FuelEU Maritime“. Es bedarf dringender Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, und FuelEU Maritime wird dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

Wir begrüßen die Bemühungen des Vorsitzes, zu einem Kompromissvorschlag für eine allgemeine Ausrichtung zu gelangen, der heute auf der Tagung des Rates (Verkehr) vorgestellt wird. Es ist wichtig, jetzt zu handeln und die richtigen Signale zu senden, um die Treibhausgasemissionen des Sektors zu verringern. Daher halten wir es für notwendig, den Verhandlungsprozess voranzubringen, und für sinnvoll, eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

Gleichzeitig bekräftigen wir unsere Auffassung, dass ein stärker proaktiv ausgerichteter Rechtsrahmen erforderlich ist, um die Treibhausgasemissionen des Sektors zu verringern. Daher haben wir in den bisherigen Beratungen über dieses Dossier die Möglichkeit und Notwendigkeit ehrgeizigerer Ziele hervorgehoben und mehrere überzeugende Vorschläge und Diskussionsgrundlagen vorgelegt, um dies zu erreichen. Jetzt, da wir in die Trilogie einsteigen, sehen wir eine Dynamik, die dies bestätigt.

Die Treibhausgas-Reduktionsziele im Rahmen von FuelEU Maritime müssen ehrgeiziger gefasst werden, damit die EU ihre Klimazwischenziele sowie die Klimaziele für 2050 erreichen kann.

Auch zur Erreichung der Ziele für 2030 sind ambitioniertere Zielsetzungen erforderlich, nämlich eine Verringerung um 13 % und ein Anteil von 2,6 % für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (wie in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erörtert) an der Versorgung des Verkehrssektors mit erneuerbaren Energien.

Wir brauchen mehr Anreize, um die Verwendung sauberer und erneuerbarer Kraftstoffe im Seeverkehr zu beschleunigen.

Auf der Nachfrageseite müssen höhere Ziele gesetzt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors der EU zu stärken und Kraftstofflieferanten, Schiffseignern und Betreibern Planungssicherheit zu bieten. Dies würde letztlich auch zu gleichen Wettbewerbsbedingungen für EU- und Nicht-EU-Häfen führen.

Für die EU-Mitgliedstaaten sollten ehrgeizigere Ziele gelten, um bei unseren Bemühungen zur Förderung einer ehrgeizigen globalen Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen innerhalb der IMO glaubwürdig zu bleiben, was auch für die Aufrechterhaltung gleicher Wettbewerbsbedingungen von entscheidender Bedeutung ist.

Wir sollten unbedingt eine allgemeine Ausrichtung festlegen und uns dafür einsetzen, den Prozess voranzubringen. Gleichzeitig bekräftigen wir unsere Auffassung, dass ein zukunftsfähiger Rechtsrahmen erforderlich ist, um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu verringern. Wir werden uns weiterhin auf EU-Ebene in Kooperation und Abstimmung mit Kollegen in der gesamten EU dafür einsetzen.“

ERKLÄRUNG ESTLANDS, FINNLANDS UND LETTLANDS

„Estland, Finnland und Lettland billigen den vom Vorsitz vorgelegten Text und unterstützen die Festlegung der allgemeinen Ausrichtung des Rates zu der Verordnung.

Estland, Finnland und Lettland betonen, dass die Verordnung gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten muss und die Mitgliedstaaten nicht aufgrund ihrer geografischen Lage diskriminieren darf. In diesem Zusammenhang war es für Estland, Finnland und Lettland während der gesamten Verhandlungen von zentraler Bedeutung, sicherzustellen, dass die durch eisbedeckte Gewässer verursachte zusätzliche Belastung bei der Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gebührend berücksichtigt wird. Estland, Finnland und Lettland begrüßen, dass die Bestimmungen über eisfeste Schiffe und die Fahrt in eisbedeckten Gewässern in den Text aufgenommen wurden, bedauern jedoch, dass sie nur befristet sind.

Die Gewässer in den nördlichen Regionen der Union werden auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten eisbedeckt sein, und man wird dieser Tatsache weiterhin gerecht werden müssen. Wir sind daher der Auffassung, dass es nicht ausreicht, diesbezüglich befristete Bestimmungen in die EU-Rechtsvorschriften aufzunehmen. Andernfalls wird den Schiffseignern ein Anreiz für eine Abkehr von eisfesten Schiffen auf Kosten der Sicherheit der Schifffahrt und der Umwelt geboten. Unfälle mit einem Austritt von Öl oder Chemikalien würden somit besonders verheerende Auswirkungen auf die Meeresumwelt der Ostsee haben, die in mehreren Anlagen des MARPOL-Übereinkommens als Sondergebiet definiert und als besonders empfindliches Meeresgebiet ausgewiesen ist.

Estland, Finnland und Lettland betonen daher nachdrücklich, dass die Schifffahrt in eisbedeckten Gewässern und die Besonderheiten von eisfesten Schiffen in der Verordnung auch nach 2030 angemessen berücksichtigt werden müssen, und dass eine entsprechende Überprüfungsklausel von wesentlicher Bedeutung ist.“
