



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**



14636/1/05 REV 1 (Presse 303)

(OR. en)

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

Betr.:

MITTEILUNG AN DIE PRESSE

2695. Tagung des Rates

Verkehr, Telekommunikation und Energie

Brüssel, den 1./5. Dezember 2005

Vorsitz

Alistair Darling

Minister für Verkehr

Alun MICHAEL

Staatsminister für Industrie und die Regionen

Malcolm WICKS

Staatsminister für Energie

des Vereinigten Königreichs

P R E S S E

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRÜSSEL Tel. +32 (0)2 285 9776 / 6319 Fax: +32 (0)2 285 8026

press.office@consilium.eu.int <http://ue.eu.int/Newsroom>

14636/1/05 REV 1 (Presse 303)

1
DE

Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung

Der Rat nahm eine Verordnung über die Aufstellung einer **Gemeinschaftsliste von Luftfahrtunternehmen** an, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist.

Ferner erzielte er eine politische Einigung über

- eine Richtlinie über den Zugang zum Markt für grenzüberschreitende **Schienerpersonenverkehrsdienste**;
- eine Verordnung über die **Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr** und
- eine Richtlinie über die **Zertifizierung von** mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem **Zugpersonal**.

Darüber hinaus nahm der Rat Schlussfolgerungen zu folgenden Themen an:

- **Klimaänderungen und nachhaltige Energieversorgung**;
- **Initiative i2010** - Eine europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung;
- **eAccessibility**;
- Beschleunigung des **Übergangs vom analogen zum digitalen Rundfunk**;
- **Verbesserung der Beschäftigungsaussichten im Seeverkehrssektor der Gemeinschaft** und Steigerung der Attraktivität der Seefahrtsberufe für junge Menschen.

Ferner erließ der Rat neue Vorschriften zur Gewährleistung der **Sicherheit der Elektrizitätsversorgung** und von Infrastrukturinvestitionen.

INHALT¹

TEILNEHMER	6
 ERÖRTERTE PUNKTE	
ENERGIE	9
– BESSERE RECHTSETZUNG - Umsetzung und Ergebnisse des Liberalisierungspakets im Energiebereich	9
– KLIMAÄNDERUNGEN UND NACHHALTIGE ENERGIE - Schlussfolgerungen des Rates	11
– INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN DER EU IM ENERGIEBEREICH	16
TELEKOMMUNIKATION	17
– BESSERE RECHTSETZUNG – Überprüfung des europäischen Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsmärkte und Frequenzpolitik	17
– INITIATIVE "i2010" – Eine europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung	19
– Strategie i2010 – Schlussfolgerungen des Rates	19
– eAccessibility - Schlussfolgerungen des Rates	23
– BESCHLEUNIGUNG DER UMSTELLUNG VOM ANALOGEN AUF DEN DIGITALEN RUNDfunk - Schlussfolgerungen des Rates	26
– WELTGIPFEL ÜBER DIE INFORMATIONSGESELLSCHAFT (WSIS)	29

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://ue.eu.int> 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.

LANDVERKEHR.....	30
– ZUGANG ZUM SCHIENENVERKEHRSMARKT	30
– RECHTE UND PFLICHTEN DER FAHRGÄSTE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN EISENBAHNVERKEHR	31
– ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRERN.....	32
– FÜHRERSCHEIN	33
SEEVERKEHR.....	34
– BESCHÄFTIGUNG IM SEEVERKEHRSSSEKTOR - Verbesserung der Beschäftigungsaussichten im Seeverkehrssektor der Gemeinschaft und Steigerung der Attraktivität der Seefahrtsberufe für junge Menschen - Schlussfolgerungen des Rates	34
LUFTVERKEHR.....	42
– AUSSENBEZIEHUNGEN IM LUFTVERKEHRBEREICH	42
– Verhandlungen EU-USA über ein Luftverkehrsabkommen	42
– Luftverkehrsabkommen mit China.....	43
– SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT	44
INTERMODALE FRAGEN.....	45
– GALILEO.....	45
SONSTIGES	46
– Nicht verbindliche Ziele als Instrument der Energiepolitik	46
– Folgemaßnahmen nach der informellen Ministerkonferenz Verona III über "Lebenslanges Lernen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr"	46
– Maßnahmenpaket für Sicherheit im Seeverkehr	46
– Erläuterung des gemeinsamen Projekts SESAR	46
– Mitteilung der Kommission: "Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit – Blick auf 2010"	47
– Memorandum der französischen Delegation zur Flugsicherheit.....	47
– Memorandum der französischen Delegation zum Straßenverkehr.....	47
– Ministerkonferenz über Hochgeschwindigkeitsseewege.....	47
– Besatzungen von Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen, die zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden.....	47

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE*LUFTFAHRT*

- Schwarze Liste von als unsicher eingestuften Luftfahrtunternehmen 48

SCHIFFFAHRT

- Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs - Finanzbeitrag der EU für den Zeitraum 2007-2013 48

TELEKOMMUNIKATION

- Informations- und Kommunikationstechnologien - Verlängerung des Programms bis 2006 49
- Öffentliches Funkrufsystem - Frequenzbänder 49

ENERGIE

- Sicherheit der Elektrizitätsversorgung und von Infrastrukturinvestitionen * 50
- Transeuropäische Energienetze * 50

WIRTSCHAFT UND FINANZEN

- Externe Rechnungsprüfer der nationalen Zentralbanken - Irland 51

BINNENMARKT

- Radfahrzeuge - technische Überwachung - Beitritt zum UN/ECE-Übereinkommen 51

TEILNEHMER

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

Belgien:

Marc VERWILGHEN

Minister der Wirtschaft, der Energie, des Außenhandels
und der Wissenschaftspolitik
Minister der Mobilität

Renaat LANDUYT

Tschechische Republik:

Milan ŠIMONOVSKÝ

Stellvertretender Ministerpräsident und Minister für
Verkehr

Dana BÉROVÁ

Ministerin für Informationstechnologie

Milan URBAN

Minister für Industrie und Handel

Dänemark:

Flemming HANSEN

Minister für Verkehr und Energie

Deutschland:

Wolfgang TIEFENSEE

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Staatssekretär, Bundesministerium für Wirtschaft und
Arbeit

Georg-Wilhelm ADAMOWITSCH

Estland:

Edgar SAVISAAR

Minister für Wirtschaft und Kommunikation

Griechenland:

Mihail-Georgios LIAPIS

Minister für Verkehr und Kommunikation

George SALAGOUDIS

Staatssekretär für Entwicklung

Anastasios NERATZIS

Staatssekretär für Verkehr und Kommunikation

Spanien:

Magdalena ÁLVAREZ ARZA

Ministerin für Infrastrukturen und Verkehr

Francisco ROS PERÁN

Staatssekretär für Telekommunikation und für die
Informationsgesellschaft

Antonio FERNÁNDEZ SEGURA

Generalsekretär für Energie

Frankreich:

Dominique PERBEN

Minister für Verkehr, Infrastruktur, Tourismus und
Meeresangelegenheiten

François LOOS

Beigeordneter Minister für Industrie

Irland:

Martin CULLEN

Minister für Verkehr

Noel DEMPSEY

Minister für Kommunikation, Meeresangelegenheiten und
Naturressourcen

Pat the Cope GALLAGHER

Staatsminister im Ministerium für Kommunikation,
Meeresangelegenheiten und Naturressourcen (mit
besonderer Zuständigkeit für Meeresangelegenheiten)

Italien:

Mario LANDOLFI

Minister für Kommunikation

Pietro LUNARDI

Minister für Infrastrukturen und Verkehr

Mario VALDUCCI

Staatssekretär für die produktiven Tätigkeiten

Zypern:

Yiorgos LILLIKAS

Minister für Handel, Industrie und Tourismus

Haris THRASSOU

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Lettland:

Arturs Krišjānis KARIŅŠ

Minister für Wirtschaft

Ainārs ŠLESERS

Minister für Verkehr und Kommunikation

Jānis REIRS

Minister mit besonderer Zuständigkeit für elektronische
Verwaltungsdienste

Litauen:

Petras Povilas ČESNA
Anicetas IGNOTAS
Valdemaras SALAUSKAS

Minister für Verkehr und Kommunikation
Unterstaatssekretär im Ministerium für Wirtschaft
Unterstaatssekretär im Ministerium für Verkehr und
Kommunikation

Luxemburg:

Jeannot KRECKÉ

Lucien LUX
Jean-Louis SCHILTZ

Minister für Wirtschaft und Außenhandel, Minister für
Sport
Minister für Umweltschutz, Minister für Verkehr
Minister für Zusammenarbeit und humanitäre
Maßnahmen, Delegierter Minister für das Post- und
Fernmeldewesen

Ungarn:

Mihály JAMBRIK

Administrativer Staatssekretär, Ministerium für Informatik
und Kommunikation

Malta:

Censu GALEA

Minister für Bildung, Jugend und Beschäftigung

Niederlande:

Karla PEIJS

Ministerin für Verkehr, öffentliche Arbeiten und
Wasserwirtschaft

Österreich:

Hubert GORBACH

Martin BARTENSTEIN

Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation
und Technologie
Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit

Polen:

Grzegorz BLIŹNIUK

Tomasz WILCZAK
Piotr STOMMA

Unterstaatssekretär, Ministerium für innere
Angelegenheiten und Verwaltung
Unterstaatssekretär, Ministerium für Wirtschaft
Unterstaatssekretär, Ministerium für Verkehr und
Bauwesen

Portugal:

Paolo CAMPOS

Beigeordneter Staatssekretär für öffentliche Arbeiten und
Kommunikation

Slowenien:

Andrej VIZJAK
Janez BOŽIČ

Minister für Wirtschaft
Minister für Verkehr

Slowakei:

Pavol PROKOPOVIČ
László POMOTHY

Minister für Verkehr, Post und Telekommunikation
Staatssekretär, Ministerium für Wirtschaft

Finnland:

Susanna HUOVINEN
Mauri PEKKARINEN

Ministerin für Verkehr und Kommunikation
Minister für Handel und Industrie

Schweden:

Ulrica MESSING

Ministerin im Ministerium für Industrie, Beschäftigung
und Kommunikation, zuständig für Infrastrukturfragen

Vereinigtes Königreich:

Alistar DARLING
Stephen LADYMAN
Alun MICHAEL
Malcolm WICKS

Minister für Verkehr und Minister für Schottland
Staatsminister für Verkehr
Staatsminister für Industrie und die Regionen
Staatsminister für Energie

Kommission:

Jacques BARROT
Viviane REDING
Neelie KROES
Andris PIEBALGS

Vizepräsident
Mitglied
Mitglied
Mitglied

.....

Die Regierungen der beitretenden Staaten waren wie folgt vertreten:

Bulgarien:

Peter MUTAFCHIEV
Ivanka DILOVSKA

Minister für Verkehr
Stellvertreterin des Ministers für Wirtschaft und Energie

Rumänien:

Zsolt NAGY
Ioan Codrut SERES
Septimiu BUZASU

Minister für Kommunikation und Informationstechnologie
Minister für Wirtschaft und Handel
Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und
Tourismus

ERÖRTERTE PUNKTE

ENERGIE

– *BESSERE RECHTSETZUNG - Umsetzung und Ergebnisse des Liberalisierungspakets im Energiebereich*

Der Rat führte im Anschluss an die Aussprache über die Europäische Energiepolitik beim informellen Treffen der Staats- und Regierungschefs der EU vom 27. Oktober in Hampton Court¹ eine Orientierungsaussprache über die praktischen Auswirkungen des Liberalisierungspakets der EU im Energiebereich. Die Kommission legte eine Mitteilung über die Fortschritte bei der Schaffung des Erdgas- und Elektrizitätsbinnenmarktes² sowie ein Eckpunktepapier über die sich abzeichnenden Ergebnisse einer branchenspezifischen Umfrage als Grundlage für die Aussprache der Minister vor.

Abschließend fasste der Vorsitz die Erörterungen wie folgt zusammen:

- Eine gesicherte Versorgung mit Strom und Erdgas zu wettbewerbsfähigen Preisen im Wege offener, transparenter und vom Wettbewerb geprägter Märkte und unter Sicherung eines angemessenen Schutzes der Endkunden ist von entscheidender Bedeutung für Europas Wettbewerbsfähigkeit. Durch die Verabschiedung der zweiten Strom- und Erdgasrichtlinien, die im Juli 2007 zu einer vollständigen Marktöffnung führen werden, haben wir große Fortschritte erzielt.
- Gleichwohl ist Ausgewogenheit bei der Verfolgung der drei Ziele (Öffnung der Märkte für den Wettbewerb, Sicherheit der Versorgung und Umweltverträglichkeit) unter Beachtung nationaler Gegebenheiten geboten.
- Der Bericht und das Eckpunktepapier der Kommission kommen hier zum rechten Zeitpunkt. In ihnen wird aufgezeigt, in welchen Bereichen weitere Maßnahmen erforderlich sind, bis wir zu einem funktionierenden Energiebinnenmarkt gelangen. Bevor weitere Vorschriften erwogen werden, sollten bestimmte Aspekte wie der Einfluss langfristiger Erdgasverträge und externer Versorger, die Auswirkungen des Emissionshandelssystems und der Preise für Primärenergieträger und die Frage, wie Marktkonzentrationen zu bewerten sind und angemessene Kapazitätsreserven gesichert werden können, genauer untersucht werden.
- Allgemein herrscht Einigkeit darüber, dass die vorhandenen Rechtsvorschriften in allen Mitgliedstaaten in vollem Umfang nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Sinne nach umgesetzt werden müssen. Die Kommission wird die Entwicklungen verfolgen und über Fortschritte berichten, wird erforderlichenfalls auch von ihren Durchsetzungsbefugnissen Gebrauch machen. Es sollte mehr auf Maßnahmen außerhalb des Bereichs der Rechtsetzung, wie z.B. den Austausch bewährter Methoden, zurückgegriffen werden.

¹ Dok. 13991/05.

² Dok. 14800/05.

- Alle Marktbeteiligten müssen in gleicher Weise Zugang zu genauen, rechtzeitig verfügbaren und umfassenden Informationen, insbesondere zur Preisgestaltung, erhalten. Nach den vorhandenen Rechtsvorschriften könnten mehr Informationen für den Markt freigegeben werden, dies bei effektiver Kontrolle und Überwachung durch die Regulierungsbehörden, die prüfen sollten, ob noch Behinderungen bei der Bereitstellung ausreichender Informationen bestehen.
- Die koordinierte Entwicklung regionaler Märkte ist ein wirksames Mittel, die Marktintegration weiter voranzutreiben; daher sollten in diesem Bereich verstärkte Anstrengungen unternommen werden. Regelmäßige Treffen auf regionaler Ebene nach dem Vorbild der Märkte in den nordischen Ländern und in Nordwesteuropa könnten einen wertvollen Beitrag hierzu leisten, indem sie sich speziell mit praktischen Hindernissen im grenzüberschreitenden Handel befassen.
- Sorge bereiten mögliche Hindernisse für Investitionen in grenzüberschreitende Infrastrukturen und die Frage, wie für eine ausreichende Liquidität der Märkte gesorgt werden kann. Die Investitionsbereitschaft sollte durch die Schaffung stabiler Regelungsrahmen mit deutlichen Investitionsanreizen in den Mitgliedstaaten gefördert werden.
- Die nationalen Regulierungs- und Wettbewerbsbehörden werden eine immer wichtigere Rolle bei der Schaffung liberalisierter Energiemärkte in der EU spielen. Sie sollten in der Lage sein, ihre Aufgaben effizient wahrzunehmen und untereinander zusammenzuarbeiten, insbesondere wenn es um Fragen wie die Regulierung des grenzüberschreitenden Netzzugangs und Handels geht.
- Ein fairer und nichtdiskriminierender Netzzugang für alle Nutzer des Systems ist ein entscheidender Faktor für die Entwicklung des Wettbewerbs. Dies kann nicht ohne eine wirksame Entflechtung der Netzbetreiber erreicht werden.
- Die umfassende und offene Aussprache des heutigen Tages kann als eine Weiterführung des informellen Treffens der Staats- und Regierungschefs der EU vom 27. Oktober, auf dem die Bedeutung eines offenen Energiebinnenmarktes als Teil einer Europäischen Energiepolitik unterstrichen wurde, sowie als ein nützlicher Beitrag zur Vorbereitung der Dezember- und der Frühjahrstagung des Europäischen Rates angesehen werden.
- Die Pläne der Kommission für eine langfristige Konsultation und Weiterbehandlung der in Hampton Court aufgeworfenen Fragen, d.h. Klimawandel, Energieeffizienz, Versorgungssicherheit und Förderung des Binnenmarktes finden allgemeine Unterstützung.
- Der Rat sieht dem Grünbuch der Kommission zu diesen Themen mit Interesse entgegen.

– ***KLIMAÄNDERUNGEN UND NACHHALTIGE ENERGIE - Schlussfolgerungen des Rates***

Der Rat führte eine Orientierungsaussprache zum Thema Klimaänderungen und nachhaltige Energie, die der Kommission Anhaltspunkte über die Anliegen und Prioritäten der Mitgliedstaaten lieferte, die unter anderem in Betracht zu ziehen sind, wenn die Kommission ihren Aktionsplan zur Energieeffizienz ausarbeitet und das EU-Emissionshandelssystem überprüft. Am Ende der Aussprache wurden die nachstehenden Schlussfolgerungen angenommen:

"Die Energiepolitik muss im Sinne der Lissabon-Agenda einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der Ziele im Bereich der Treibhausgasreduzierung leisten.

Gleichzeitig sollte die mittel- und langfristige EU-Strategie zur Bekämpfung der Klimaänderungen, die vom Europäischen Rat auf seiner Frühjahrstagung 2005 gefordert wurde,

- den Schwerpunkt insbesondere auf Umweltwirksamkeit legen,
- der Notwendigkeit der Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und erschwinglicher Energieversorgung Rechnung zu tragen,
- kostenwirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen fördern,
- die Notwendigkeit weltweiter gemeinsamer Anstrengungen entsprechend der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung und den jeweiligen Fähigkeiten anerkennen,
- für öffentliche und private Investitionen Sicherheit gewährleisten.

Der Rat ist sich dieser Erwägungen bewusst und

1. BEGRÜSST

- das Grünbuch der Kommission über Energieeffizienz (Dok. 10368/05);

2. VERWEIST

- darauf, dass die Energiepolitik ein ausgewogenes Konzept und Synergieeffekte im Hinblick auf die Ziele in den Bereichen Sicherheit der Energieversorgung, Wettbewerbsfähigkeit und ökologische Nachhaltigkeit bereitstellen muss;
- auf den Beitrag der für den Energiebereich zuständigen Minister und der Umweltminister für die Frühjahrstagung 2005 des Europäischen Rates (Dok. 6522/05 und 6892/05) und die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (Dok. 7619/05);

- auf die Mitteilung der Kommission "Strategie für eine erfolgreiche Bekämpfung der globalen Klimaänderung" von Februar 2005;
 - auf die Beratungen über die Wechselbeziehungen zwischen den Zielen in den Bereichen Klimaänderungen, Energie und Wettbewerbsfähigkeit in den anderen Ratsformationen und auf die Schlussfolgerungen des Rates (Umwelt) vom 20. Dezember 2004 (Dok. 16298/04) und vom 17. Oktober 2005 (Dok. 13435/05) über Klimaänderungen;
 - auf die umfassenden Diskussionen im Rahmen des Forums für nachhaltige Energie (Amsterdam, 13.-14. Oktober), der hochrangigen Gruppe "Energieeffizienz" (29. September 2005) und der internationalen Konferenz über Energieeffizienz (London, 2./3. November 2005);
 - auf das seit langem bestehende Engagement des Rates für die Förderung erneuerbarer Energiequellen, das in der Richtlinie 2001/77/EG zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Elektrizitätsbinnenmarkt und der Richtlinie 2003/30/EG zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor sowie verschiedenen Schlussfolgerungen zum Ausdruck kommt;
3. BETONT, dass
- bei gleichen Kosten die Energieeffizienz bessere Ergebnisse erwarten lässt als ein verstärkter Rückgriff auf Primärenergieträger;
 - Strategien zur Investition in sauberere und nachhaltigere Energie zur Verwirklichung einer Reihe politischer Ziele, darunter Sicherheit der Energieversorgung, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung, Luftqualität und Reduzierung der Treibhausgasemissionen, beitragen können;
 - im Jahr 2003 der Energieverbrauch in der EU - unter Ausnahme des Verkehrssektors - ca. 63% der Treibhausgasemissionen der Europäischen Union (EU 25) ausmachte. Auf den Verkehrssektor waren daneben ca. 19% der Emissionen im selben Jahr zurückzuführen;
 - auf globaler Ebene gefasste Beschlüsse über Investitionen in Energieinfrastrukturen, -technologien und -systeme sich unmittelbar auf die Fähigkeit der Welt, das Problem der Klimaänderungen in absehbarer Zeit zu bewältigen, auswirken werden;
 - diese Beschlüsse für die EU eine politische Herausforderung und eine wirtschaftliche Chance im Hinblick auf ihre Ziele in den Bereichen internationale Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit darstellen;
 - eine integrierte Strategie zur Verwirklichung der Ziele in den Bereichen Klimaänderungen und Energiepolitik die Kosten der Maßnahmen senken und die Sicherheit erhöhen könnte, da wir auf dem Weg zu einer globalen Wirtschaft mit niedrigem Kohlenstoffausstoß sind;

4. HEBT HERVOR,

- dass kostenwirksame Maßnahmen zur Energieeffizienz zu den schnellsten und wirksamsten Mitteln zur Reduzierung der Energienachfrage zählen, durch die die Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Zielen der EU im Bereich Klimaänderungen verringert werden können, während gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft entsprechend der Lissabon-Agenda verbessert und ein bedeutender Beitrag zu Sicherheit der Energieversorgung geleistet wird;
- dass frühzeitige Beschlüsse über die künftige Energiepolitik in der EU, mit denen Innovationen im Bereich erschwinglicher, effizienter, sicherer und umweltfreundlicher Mittel der Energieerzeugung und des Energieverbrauchs gefördert werden, dazu beitragen werden, der Europäischen Union auf dem Weg zu einer Wirtschaft mit niedrigem Kohlenstoffausstoß einen klaren Wettbewerbsvorteil zu sichern;
- dass ein kohärenter Gesamtrahmen erforderlich ist, der alle Aspekte der Energieeffizienz umfasst, wobei anerkannt wird, dass für die verschiedenen Sektoren auf europäischer, nationaler oder lokaler Ebene unterschiedliche Maßnahmen angezeigt sind;
- dass es in diesem Zusammenhang wichtig ist, die Richtlinie über Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen frühzeitig anzunehmen;

5. ERKENNT AN, dass

- die Mitgliedstaaten zwar über unterschiedliches Potenzial für eine Verbesserung der Energieeffizienz verfügen, jedoch alle Mitgliedstaaten aktiv wichtige Strategien zur Verbesserung der Energieeffizienz verfolgen und dabei ein breites Spektrum von Maßnahmen zur Überwindung der Hindernisse für weitere Energieeinsparungen anwenden;
- die EU mit den Hauptakteuren außerhalb der Europäischen Union, insbesondere den Entwicklungsländern, im Einklang mit den auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung gegebenen Zusagen der EU und der EU-Strategie im Bereich der Klimaänderungen im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit kooperieren muss. Er begrüßt daher die jeweils auf den Gipfeltreffen EU-China und EU-Indien vereinbarte Partnerschaft und Initiative, durch die die Zusammenarbeit im Bereich der Klimaänderungen, einschließlich der Bereiche saubere Energie und Energieeffizienz, verbessert und eine nachhaltige Entwicklung gefördert wird;¹
- die Öffentlichkeit stärker eingebunden und sensibilisiert werden sollte, da Maßnahmen im Bereich der Energieeffizienz zunehmend durch eine Vielzahl individueller Entscheidungen umgesetzt werden;

¹ Die Partnerschaft EU-China umfasst z.B. die Zusammenarbeit bei der Entwicklung, Einführung und dem Transfer von kohlenstoffarmer Technologie einschließlich fortschrittlicher, nahezu emissionsfreier Kohletechnologie durch CO₂-Abtrennung und -Lagerung, und einen Aktionsplan EU-China über die industrielle Zusammenarbeit im Bereich Energieeffizienz und erneuerbare Energieträger.

6. BETONT,

- dass die Energieeffizienz in allen Sektoren einschließlich des öffentlichen Sektors, der anderen Sektoren mit gutem Beispiel vorangehen sollte, stärker herausgestellt werden muss;
- dass dem Austausch bewährter Praktiken in der gesamten Union große Bedeutung zukommt und dass Synergien und Kohärenz mit anderen Politikbereichen, insbesondere der Umwelt- und der Verkehrspolitik, sichergestellt werden müssen;
- dass insbesondere der Verkehrs- und der Bausektor ein hohes Potenzial für mehr Energieeffizienz bieten;
- dass verstärkt Nachdruck auf die Erforschung, Entwicklung und Einführung energieeffizienter Produkte und Technologien gelegt werden muss, die sich auch positiv auf das Exportpotenzial der EU auswirken könnten;
- welches Potenzial eine effizientere Energieerzeugung einschließlich emissionsarmer oder emissionsfreier Energieerzeugung bietet;

7. BEGRÜSST DIE ABSICHT DER KOMMISSION,

- im Jahr 2006 einen ehrgeizigen und realistischen Aktionsplan zur Energieeffizienz auszuarbeiten, der u.a.
- das im Grünbuch ermittelte Potenzial für Energieeinsparungen soweit als möglich und auf kostenwirksame Weise nutzen sollte,
- zu einer langfristigen Sicherheit für Investoren auf den Energiemärkten beitragen sollte,
- das Potenzial eines breiten Spektrums von Maßnahmen und Instrumenten, z.B. Kennzeichnung von Produkten, Normen und Standards, marktgestützte Maßnahmen und andere Fördermaßnahmen, öffentliche Aufträge, freiwillige Vereinbarungen, Drittfinanzierung, Aufklärungskampagnen und Energiebilanzen zum Ausdruck bringen sollte, und zwar soweit möglich auch in Sektoren mit hohem Potenzial wie dem Bau- und dem Verkehrssektor,
- sich auf eine zuverlässige Kosten-Nutzen-Analyse stützen sollte und
- die Notwendigkeit einheitlicher Grundsätze für Instrumente wie beispielsweise Zertifikate prüfen sollte;

- ökologische Innovationen und die Verbesserung der Produktivität durch Ökoeffizienz im Einklang mit dem Aktionsplan für Umweltechnologie zu fördern und die Entwicklung und Markteinführung energieeffizienter Produkte und Technologien zu unterstützen;
- das Programm "Intelligente Energie für Europa" im Rahmen des Programms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation weiterzuentwickeln;

8. FORDERT DIE MITGLIEDSTAATEN NACHDRÜCKLICH AUF,

- eine wirksame Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über Energieeffizienz einschließlich der Richtlinie 2002/91/EG über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, der Richtlinie 2004/8/EG über die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung und der Richtlinie 2005/32/EG über Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energiebetriebener Produkte sicherzustellen;
- die Bestimmungen der Richtlinie 2003/54/EG über den Elektrizitätsbinnenmarkt, welche die Energieeffizienz betreffen, umfassend anzuwenden;

9. FORDERT DIE KOMMISSION AUF,

- sicherzustellen, dass der Aspekt Energieeffizienz in ihren Vorschlägen für eine überarbeitete EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung und für ein neues Europäisches Programm zur Klimaänderung ausdrücklich erfasst wird;
- bei der Ausarbeitung ihrer Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen im Bereich der Klimaänderungen eingehend zu prüfen, welchen Beitrag Energieeffizienz-Maßnahmen leisten können, und – wie auf der Frühjahrstagung 2003 des Europäischen Rates angekündigt – über die Auswirkungen der Instrumente für den Emissionshandel auf andere Instrumente im Energiesektor zu berichten;
- bei der anstehenden Überprüfung des EU-Emissionshandelssystems im Rahmen der derzeitigen Konzipierung der mittel- und langfristigen Strategie der EU zur Bekämpfung der Klimaänderungen der Notwendigkeit einer langfristigen Regelungssicherheit, Transparenz und Kostenwirksamkeit Rechnung zu tragen; die Kommission sollte somit das Emissionshandelssystem überprüfen und so rasch wie möglich geeignete Vorschläge dazu vorlegen, wie dieses System unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und erschwinglicher Energieversorgung leistungsfähiger gemacht werden kann;
- diese Überprüfung auf umfassende und zuverlässige Daten zu stützen und sicherzustellen, dass bei etwaigen Marktstörungen in den vom EU-Emissionshandelssystem betroffenen Sektoren rechtzeitig Abhilfe geschaffen wird;
- ihr Möglichstes zu tun, um rechtzeitig für die Ausarbeitung der zweiten nationalen Zuteilungspläne Orientierungshilfen bereitzustellen;
- die Maßnahmen in dem von der Richtlinie über umweltgerechte Gestaltung geschaffenen Rahmen zügig anzuwenden."

– **INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN DER EU IM ENERGIEBEREICH**

a) Energiedialog zwischen der EU und Russland und Ständiger Partnerschaftsrat

Der Vorsitz berichtete über die Tagung des Ständigen Partnerschaftsrates EU-Russland, die am 3. Oktober in London stattgefunden hat (*siehe Mitteilung an die Presse - 12902/05*).

b) Dialog zwischen EU und OPEC

Der Vorsitz unterrichtete die Minister über Fortschritte im Dialog zwischen der EU und der OPEC; das zweite Treffen am 2. Dezember in Wien/Österreich wird an die Zusammenkunft am 9. Juni dieses Jahres anschließen und folgende Themen zum Gegenstand haben: jüngste Entwicklungen in der Energiepolitik und auf den Ölmärkten und Dialog zwischen EU und OPEC im Energiebereich (einschließlich eines Berichtes über die Konferenz am runden Tisch vom 21. November, einer Überprüfung des Standes der Vorbereitungen zu einer bevorstehenden Konferenz über Energietechnologien (1. Hälfte 2006) und Energiepolitik (2. Hälfte 2006) und Überlegungen zur Zusammenarbeit im Technologiebereich).

c) Energievertrag

Der Vorsitz informierte die Minister über die am 25. Oktober in Athen erfolgte Unterzeichnung eines Energievertrags mit südosteuropäischen Ländern.

d) Vertrag über die Energiecharta

Der Vorsitz berichtete über die auf der 16. Tagung der Energiechartakonferenz am 9. Dezember anstehenden Punkte, vor allem die Ernennung eines neuen Generalsekretärs und die Verhandlungen über ein Protokoll über den Energietransit.

TELEKOMMUNIKATION

– *BESSERE RECHTSETZUNG – Überprüfung des europäischen Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsmärkte und Frequenzpolitik*

Der Rat führte auf der Grundlage eines vom Vorsitz vorgelegten Fragenkatalogs¹ eine Orientierungsaussprache über die Umsetzung des Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsmärkte und die künftigen Auswirkungen der Frequenzpolitik.

Nach einem konstruktiven Meinungsaustausch im Rat zog der Vorsitz folgendes Fazit:

"Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsmärkte

- Die Delegationen waren sich darin einig, dass der Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsmärkte einen wichtigen Bestandteil des EU-Rechts bildet, dem eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung offener, wettbewerbsorientierter IKT-Märkte und somit auch bei der Verwirklichung der Lissabonner Agenda zukommt.
- Die Delegationen wiesen darauf hin, dass mehr getan werden müsse, um die Umsetzung des geltenden Rechtsrahmens zu verbessern; gleichwohl wurde eingeräumt, dass dies den neuen Mitgliedstaaten nicht leicht falle, da die Umsetzung für sie eine komplexere Aufgabe sei.
- Es bestand ferner Einvernehmen darüber, dass der Überprüfung des Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsmärkte und der Empfehlung über relevante Märkte hohe Priorität für 2006 zukommt, wenngleich die Delegationen uneins waren in der Frage, wie gründlich diese Überprüfung erfolgen müsse. Mehrere Delegationen erklärten, es müsse sichergestellt werden, dass die Regulierung den Entwicklungen auf den Märkten und im technologischen Bereich Rechnung trägt. Die Delegationen begrüßten, dass die Kommission eine öffentliche Konsultation initiiert hat.
- Die Delegationen verwiesen auf eine Reihe von Fragen, die im Rahmen des Überprüfungsprozesses erörtert werden müssten:
 - Welche Bedeutung haben Wettbewerb und Investitionen in Netze der Nächsten Generation? Hier berieten sie über die besten Möglichkeiten zur Verwirklichung dieses Ziels.
 - Wie kann eine Regulierung erreicht werden, die sehr behutsam und mit geringem Aufwand nur eingreift, wo es erforderlich ist, um Marktverzerrungen zu beseitigen. Es wurde darauf hingewiesen, dass Marktüberprüfungen ein besonders wichtiger Teil dieses Prozesses sind.
 - Im Rahmen der Überprüfung gehört auch das Verfahren nach Artikel 7 auf den Prüfstand, um zu erreichen, dass es effizienter, schlanker und weniger kostenintensiv wird.

¹ Dok. 13965/05.

- Die Belange der Verbraucher und der Öffentlichkeit, insbesondere in Bezug auf Inhalte und Sicherheit, müssen Berücksichtigung finden.
- Die Delegationen ermittelten vier hauptsächliche Herausforderungen für die Zukunft. Diese bestehen darin, erstens sicherzustellen, dass die Regulierung Wettbewerb und Investitionen fördert, zweitens die Schwierigkeiten der Konvergenz zu bewältigen, drittens das Frequenzspektrum besser und effizienter zu nutzen und viertens den Problemen des globalen Wettbewerbs zu begegnen.
- Die Delegationen begrüßten, dass sie Gelegenheit hatten, diese wichtigen Themen anzusprechen, und sehen den eingehenden Beratungen mit der Kommission und den Mitgliedstaaten im Jahr 2006 mit Interesse entgegen.

Frequenzen

- Die Delegationen betonten, dass die Frequenzen eine immer wertvollere wirtschaftliche und soziale Ressource, vor allem aufgrund der verstärkten Konvergenz der drahtlosen Technologien, darstellten.
- Unterschiedliche Ansicht gab es in der Frage, wie die Frequenzen am sinnvollsten verwaltet werden sollten und wie weit die Harmonisierung zweckmäßigerweise gehen sollte. Alle Delegationen wünschten eine flexiblere und effizientere Verwaltung.
- Einige Delegationen befürworteten ein stärker am Markt orientiertes Konzept, räumten jedoch ein, dass seine Umsetzung gewissen Beschränkungen unterliege. Andere Delegationen äußerten sich besorgt über eine Liberalisierung der Frequenzpolitik und wollten erst weitere Analysen und Aussprachen insbesondere im Rahmen der Regionalen Funkkonferenz 2006 (RRC-06) abwarten, bevor sie einen endgültigen Standpunkt einnehmen.
- Viele Delegationen betonten die Bedeutung der digitalen Dividende, d.h. der mit der Umstellung vom analogen auf digitales Fernsehen frei werdenden Frequenzen. Die vielfältigen Möglichkeiten der Nutzung dieser dann erneut verfügbaren Frequenzen muss noch eingehender erörtert werden.
- Es bestand Einigkeit darüber, dass die Frequenzen ein wichtiges Politikum darstellten und dass die Aussprachen im Rat zu der Frage, wie diese Thematik am zweckmäßigsten vorangebracht werden könne, weitergeführt werden müssten.
- Schlussfolgernd wurden folgende Kernpunkte genannt: Pragmatismus (im Umgang mit der Problematik der Frequenzverwaltung); Flexibilität (beim weiteren Vorgehen in dieser komplexen Thematik) und Effizienz (der Frequenzverwaltung)."

- ***INITIATIVE "i2010" – Eine europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung***
- ***Strategie i2010 – Schlussfolgerungen des Rates***

Der Rat führte auf der Grundlage eines vom Vorsitz vorgelegten Fragenkatalogs¹ eine öffentliche Orientierungsaussprache über die EU-Strategie i2010 und nahm die nachstehenden Schlussfolgerungen an:

"DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

1. BEGRÜSST

- die Mitteilung der Kommission zum Thema "i2010 - Eine europäische Informationsgesellschaft für Wachstum und Beschäftigung";
- die Mitteilung der Kommission zur eAccessibility (Barrierefreiheit);
- die Mitteilungen der Kommission zu den Themen "Eine zukunftsgerichtete Frequenzpolitik in der Europäischen Union: Zweiter Jahresbericht" und "Ein marktorientierter Ansatz für die Frequenzverwaltung in der Europäischen Union".

2. VERWEIST AUF FOLGENDES:

- die Schlussfolgerungen des Vorsitzes aus der Tagung des Europäischen Rates vom März 2000 in Lissabon;
- die Schlussfolgerungen des Vorsitzes aus der Tagung des Europäischen Rates vom März 2005;
- die Entschließung des Rates vom 9. Dezember 2004 zur Zukunft der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT).

3. BETONT, DASS

- eine gezieltere, wirksamere und stärker integrierte IKT-Politik auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene erforderlich ist, damit die Lissabonner Ziele des Wirtschaftswachstums und der Produktivität erreicht werden;
- die i2010-Strategie in der gemeinsamen Verantwortung der Mitgliedstaaten, der europäischen Organe und der interessierten Kreise liegt. In diesem Zusammenhang ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten über die erforderliche Flexibilität verfügen, um einzelstaatlichen Besonderheiten Rechnung zu tragen, und es muss ein wirklicher Dialog mit allen interessierten Kreisen stattfinden;

¹ Dok. 13961/05.

- ein offener, wettbewerbsfähiger und innovativer Markt für elektronische Kommunikationsdienste und ein starker und wettbewerbsfähiger europäischer IKT-Sektor zentrale Faktoren für eine verbesserte IKT-Nutzung sind, ebenso wie die Koordinierung der Politikansätze unter entsprechenden Voraussetzungen für die effiziente und flexible Nutzung des Frequenzspektrums in der EU von zentraler Bedeutung ist.

4. BEGRÜSST DIE ABSICHT DER KOMMISSION,

- das Funktionieren des Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsdienste einschließlich Fragen der Frequenzverwaltung innerhalb der Gemeinschaftszuständigkeit sowie die Rechtsvorschriften im audiovisuellen Bereich und damit zusammenhängende Politikkonzepte in Bereichen, für die Konvergenz relevant ist, im Lichte von Marktentwicklungen und technologischer Entwicklungen zu überprüfen und dabei die Ziele von allgemeinem Interesse zu berücksichtigen und auf der Grundlage einer Folgenabschätzung geeignete Maßnahmen vorzuschlagen;
- bei der Durchführung der i2010-Initiative
 - für eine wirksame Entfaltung der i2010-Strategie zu sorgen, indem sie eine hochrangige Gruppe von Vertretern der Mitgliedstaaten einsetzt;
 - das Europäische Parlament und den Rat jährlich in einem Bericht über die europäische Informationsgesellschaft über die Fortschritte bei der Verwirklichung der politischen Prioritäten der i2010-Strategie vor dem Hintergrund einschlägiger Indikatoren, die von der Kommission und den Mitgliedstaaten ermittelt wurden, zu informieren und erforderlichenfalls auf der Grundlage der jüngsten Entwicklungen und statistischer Analysen geeignete Politikanpassungen zu empfehlen, damit sichergestellt wird, dass die i2010-Strategie relevant und zukunftsgerichtet bleibt;
 - 2008 in einem Halbzeitbericht die erzielten Fortschritte zu bewerten, um dafür zu sorgen, dass mit der i2010-Strategie die Lissabonner Ziele erreicht werden.

5. ERSUCHT DIE KOMMISSION,

- für die uneingeschränkte Umsetzung des Rechtsrahmens von 2002 einschließlich des Abschlusses der Marktüberprüfungen durch die nationalen Regelungsbehörden zu sorgen;
- die Auswirkungen digitaler Konvergenz auf die Schaffung, die Verbreitung und die Verteilung von europäischen Inhalten zu untersuchen und gegebenenfalls Vorschläge zu unterbreiten, wie der Markt für reichhaltige und vielfältige digitale Inhalte, die stärkere Nutzung des Breitbands und die Entwicklung der Netze der Nächsten Generation (NGN) gefördert werden können;

- Anreize für Investitionen in IKT-Forschung und -Entwicklung und die breitere Nutzung von IKT im öffentlichen und privaten Sektor zu schaffen, und zwar insbesondere durch bestehende und künftige EU-Rahmenprogramme für Forschung und Entwicklung sowie Wettbewerbs- und Innovationsprogramme; dabei ist unter anderem die Beteiligung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zu fördern und dafür zu sorgen, dass die Ergebnisse dieser Programme auf breiter Basis bekannt gemacht werden;
- Anfang 2006 eine wirksame Strategie für die Entwicklung eines auf zuverlässigen Netzen basierenden sicheren Europäischen Informationsraumes mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Netz- und Informationssicherheit einzuleiten, mit der das Vertrauen gestärkt wird, die Identifizierungs- und Authentifizierungsproblematik angegangen und die wichtige Rolle anerkannt wird, die Anbietern, kommerziellen Nutzern, Bürgern und staatlichen Stellen zukommen soll, und zu der ein Umsetzungszeitplan gehört;
- die effiziente Nutzung von IKT in öffentlichen Diensten wie elektronischen Behördendiensten und Gesundheitsdiensten durch den Austausch von Erfahrungen und die Entwicklung gemeinsamer Konzepte zu zentralen Fragen wie etwa Interoperabilität und wirksamer Einsatz offener Standards voranzutreiben;
- in ihrer Mitteilung über elektronische Behördendienste die Ministererklärung zu elektronischen Behördendiensten zu berücksichtigen;
- für das Jahr 2008 eine europäische Initiative für digitale Integration zu erstellen, in der Fragen betreffend die Barrierefreiheit, die Chancengleichheit, die digitale Kompetenz und regionale Unterschiede behandelt werden;
- Maßnahmen für allgemeine und berufliche Bildung zu fördern, damit in Europa die Kompetenzen vorhanden sind, die für Forschung und Innovation im Bereich IKT und Nutzung der IKT erforderlich sind;
- Interoperabilität und offene Standards im Europäischen Informationsraum zu fördern, indem sie dafür sorgt, dass die europäische Standardisierungspolitik den Bedürfnissen des IKT-Sektors gerecht wird.

6. ERSUCHT DIE MITGLIEDSTAATEN,

- in ihren nationalen Reformprogrammen Prioritäten für die Informationsgesellschaft herauszustellen, so dass der potenzielle Beitrag der IKT zur Lissabonner Agenda und die zu ihrer Umsetzung erforderlichen Maßnahmen voll und ganz in der Politik der Mitgliedstaaten widerspiegelt werden;
- für eine rasche und vollständige Umsetzung des EU-Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsdienste einschließlich des Abschlusses der Marktüberprüfungen zu sorgen;

- eine effizientere und flexiblere Nutzung des Frequenzspektrums - soweit angebracht durch die Koordinierung der Politikkonzepte - sicherzustellen, und zwar im Einklang mit der Gemeinschaftszuständigkeit und unbeschadet der Ziele von allgemeinem Interesse, um Innovation, Wettbewerbsfähigkeit, Interoperabilität und Konvergenz sowie einen dynamischen Binnenmarkt für innovative drahtlose Ausrüstung und Dienste zu fördern;
- das Aufkommen moderner nahtlos verbundener Netze durch die schnelle Umsetzung nationaler Strategien zu fördern, mit denen die Breitbandversorgung und der Multiplattformzugang ausgeweitet und Anreize für die Einführung geschaffen werden; dabei sollten gegebenenfalls EU-Strukturfonds im Einklang mit den Kommissionsleitlinien genutzt werden;
- die effektive Nutzung von IKT bei öffentlichen Diensten und bei Unternehmen (insbesondere KMU) zu fördern, indem die für ihren Einsatz erforderlichen Kompetenzen ausgebaut und Interoperabilität und offene Standards sowie wirksame öffentliche Online-Dienste durch organisatorischen Wandel gefördert werden;
- die wirksame Nutzung von IKT zu fördern, damit bis 2010 eine voll und ganz integrative Informationsgesellschaft aufgebaut wird, indem durch einzelstaatliche Politikinstrumente bestehendes digitales Gefälle beseitigt und neues digitales Gefälle verhindert wird;
- Forschung und Innovation durch die Förderung privater Investitionen und der Zusammenarbeit zwischen Forschungs- und Innovationsprogrammen stärker zu unterstützen.

7. RUFT ALLE INTERESSIERTEN KREISE AUF,

- weiterhin uneingeschränkt an einem offenen und konstruktiven Dialog mit den Mitgliedstaaten und der Kommission und in diesem Zusammenhang auch an Veranstaltungen auf hoher Ebene teilzunehmen, damit die Maßnahmen herausgestellt werden, die zur Verwirklichung einer weltweit wettbewerbsfähigen, innovativen und integrativen Informationsgesellschaft erforderlich sind;
- neue Geschäftsmodelle, innovative technische Lösungen und wirksame Selbstregulierung zu konzipieren, um so den Wettbewerb und das Vertrauen der Verbraucher in IKT-Produkte und -Dienstleistungen zu stärken und eine sichere, globale Internet-Umgebung weiter voranzubringen;
- durch innovative und interoperable IKT-Anwendungen, Standardisierung, organisatorischen Wandel und bessere Kompetenzen die Einbeziehung von IKT in Geschäftsabläufe zu intensivieren, damit die IKT ihren ganzen Nutzen entfalten kann.

8. BESCHLIESST, diese Schlussfolgerungen dem Europäischen Rat vorzulegen."

– *eAccessibility - Schlussfolgerungen des Rates*

Im gleichen Zusammenhang nahm der Rat die nachstehenden Schlussfolgerungen an:

"DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

1. BEGRÜSST

- die Mitteilung der Kommission vom 13. September 2005 zur eAccessibility.

2. VERWEIST AUF:

- den "eEurope"-Aktionsplan 2002, den der Europäische Rat auf seiner Tagung vom 19./20. Juni 2000 in Feira angenommen hat und mit dem das Ziel verfolgt wird, die Teilnahme aller an der wissenschaftsgestützten Wirtschaft zu erreichen;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 1./2. Dezember 2003 zu Folgemaßnahmen zum Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen und zur Förderung der Chancengleichheit für Menschen mit Behinderungen;
- die Ministererklärung von 2003 zur eInclusion;
- die i2010-Mitteilung und insbesondere die dritte Priorität, nämlich den Aufbau einer integrativen europäischen Informationsgesellschaft, einschließlich politischer Leitlinien zur eAccessibility.

3. STELLT FEST, DASS

- sich der Zugang zu IKT günstig auf die Beschäftigungsaussichten und die Lebensqualität von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen auswirkt;
- die Schaffung einer integrativen Informationsgesellschaft ein wichtiges Mittel für die Erreichung der wirtschaftlichen und sozialen Ziele der Lissabonner Agenda sein wird.

4. BEGRÜSST DIE ABSICHT DER KOMMISSION,

- die Wirksamkeit der eAccessibility-Maßnahmen nach zwei Jahren zu überprüfen und erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen;
- Daten zu erheben, um die Fortschritte bei der eAccessibility zu messen, und hinsichtlich der i2010-Initiative in ihren jährlichen Bericht über die Fortschritte der Informationsgesellschaft Angaben über Maßnahmen zur Verbesserung der eAccessibility einzubeziehen.

5. ERSUCHT DIE KOMMISSION,

- sich mit den Mitgliedstaaten über Initiativen und Politikkonzepte zur Verbesserung der eAccessibility auszutauschen;
- zu sondieren, welche Rolle die Zertifizierung bei der Verbesserung der eAccessibility spielen kann, und dabei die Interessen aller interessierten Kreise zu berücksichtigen;
- mit europäischen und nationalen Normungsgremien zusammenzuarbeiten, um europäische eAccessibility-Normen zur Geltung zu bringen und gegebenenfalls zu entwickeln;
- weiterhin die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen bei der Überprüfung des Rechtsrahmens für elektronische Kommunikationsdienste zu berücksichtigen;
- mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um eAccessibility-Anforderungen für das öffentliche Beschaffungswesen auszuarbeiten und auf die Verwendung der Anforderungen bei öffentlichen Ausschreibungen hinzuwirken;
- einen Dialog zwischen den wichtigsten Akteuren auf diesem Gebiet zu fördern, indem zusammen mit den Mitgliedstaaten adäquate Foren eingerichtet werden, auf denen Nutzer und die Industrie mit Politikgestaltern zusammentreffen können.

6. ERSUCHT DIE MITGLIEDSTAATEN,

- den Zugang zu IKT und die Verfügbarkeit gängiger Technologien für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen zu fördern und dabei Interoperabilität der einzelstaatlichen Systeme anzustreben;
- die Zugangsleitlinien für Web-Inhalte bei ihren öffentlichen Webseiten weiterhin anzuwenden und die Arbeit des EDEAN-Netzes (European Design for All and eAccessibility Network) zu unterstützen und dabei eine Marktfragmentierung zu vermeiden und zugleich der Fortentwicklung der Webtechnologien gerecht zu werden;

- in ihrer regelmäßigen Berichterstattung im i2010-Rahmen auf ihre Fortschritte bei der eAccessibility einzugehen;
- alle ihnen zur Verfügung stehenden Instrumente zur Verbesserung der eAccessibility einzusetzen, indem sie beispielsweise eAccessibility-Anforderungen in ihr öffentliches Beschaffungswesen einbeziehen.

7. RUFT ALLE INTERESSIERTEN KREISE AUF,

- eAccessibility-Initiativen der EU und der Mitgliedstaaten, mit denen die Verfügbarkeit barrierefreier IKT-Produkte und -Dienstleistungen und ihre Kompatibilität mit unterstützenden Technologien verbessert werden sollen, mitzuentwickeln und zu unterstützen und sich an ihnen zu beteiligen;
- auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen in Bezug auf IKT-Produkte und -Dienstleistungen einzugehen und diese Menschen und ihre Interessenvertretungen in die Entwicklung solcher Produkte und Dienstleistungen einzubeziehen."

– ***BESCHLEUNIGUNG DER UMSTELLUNG VOM ANALOGEN AUF DEN DIGITALEN RUNDFUNK - Schlussfolgerungen des Rates***

Der Rat nahm nachstehende Schlussfolgerungen an:

"DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

1. BEGRÜSST

- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Beschleunigung des Übergangs vom analogen zum digitalen Rundfunk"¹ und
- die Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Frequenzpolitische Prioritäten der EU für die Digitalumstellung im Hinblick auf die bevorstehende regionale Funkkonferenz 2006"².

2. VERWEIST AUF

- die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (Barcelona) vom März 2002 und des Europäischen Rates (Sevilla) vom Juni 2002;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 20. November 2003 über die Umstellung vom analogen auf den digitalen Rundfunk;
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 9. Dezember 2004 zum ersten Jahresbericht über die Frequenzpolitik in der Europäischen Union und über die Interoperabilität digitaler interaktiver Fernsehdienste.

3. STELLT FEST, DASS

- die Umstellung vom analogen auf den digitalen Rundfunk ein komplexer Prozess ist, insbesondere in Bezug auf den terrestrischen Rundfunk, mit entsprechenden gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Auswirkungen und für die Industrie, die Nutzer und die Behörden vor große Herausforderungen stellt;
- zur Vorbereitung dieser Umstellung Fragen zur geografischen Abdeckung, zur Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit sowie zur Verfügbarkeit geeigneter Frequenzen und einschlägiger Ausrüstung zu prüfen sind;

¹ Dok. 9411/05.

² Dok. 12817/05.

- die meisten Mitgliedstaaten davon ausgehen, dass die Umstellung von der analogen terrestrischen Fernsehausstrahlung (Digitalumstellung) bis 2012 abgeschlossen ist und dass einige von ihnen diese Umstellung auf regionaler oder nationaler Ebene bereits vor 2008 vollzogen haben werden.
- die unterschiedlichen Zeitpläne für die Umstellung die Unterschiede in der Entwicklung des Fernsehmarktes, der Verfügbarkeit geeigneter Frequenzen sowie der Bedeutung unterschiedlicher Plattformen in jedem Mitgliedstaat widerspiegeln.

4. ERKENNT AN, DASS

- die Umstellung einen Beitrag zu der überarbeiteten Lissabon-Agenda leisten und in Bezug auf den Endgerätemarkt und die Inhalteindustrie Innovation und Wachstum anregen wird;
- der digitale Rundfunk dem Verbraucher Vorteile in Form von Qualitätsverbesserungen, größerer Auswahl und besseren Diensten bringt und auch die Möglichkeit bieten würde, verstärkt auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen einzugehen;
- die zusätzlichen Funkfrequenzen, die sich aus der Aufgabe des analogen terrestrischen Fernsehens ergeben, so weitergenutzt werden sollten, dass Gesellschaft und Wirtschaft sowohl auf einzelstaatlicher als auch auf europäischer Ebene den größtmöglichen Nutzen daraus ziehen, wobei den einschlägigen politischen Zielen und Interessen Rechnung zu tragen ist;
- zwar die Umstellungsstrategien Sache der Mitgliedstaaten sind, die EU jedoch Koordinierungsaufgaben übernehmen kann;
- ein stabiles Regelungsumfeld und politische Transparenz von Bedeutung sind, um den Marktbeteiligten und Verbrauchern mehr Sicherheit zu geben und koordinierte Maßnahmen zu fördern;
- frei empfangbarer digitaler Rundfunk für einige Mitgliedstaaten von besonderer Bedeutung ist.

5. ERSUCHT DIE MITGLIEDSTAATEN,

- die Umstellung möglichst bis 2012 abzuschließen;
- bis 2006 ihre Vorschläge für die Umstellung zu veröffentlichen, sofern dies nicht bereits erfolgt ist, und sicherzustellen, dass sämtliche politischen Maßnahmen transparent, gerechtfertigt und angemessen sind sowie ohne Diskriminierung und rechtzeitig erfolgen;

- eine angemessene Koordinierung mit den Rundfunkveranstaltern und anderen Akteuren auf einzelstaatlicher Ebene im Gesamtkontext eines durch den Markt gesteuerten Prozesses sicherzustellen;
- zu gewährleisten, dass eine Strategie vorliegt, um die Verbraucher über die Umstellung zu informieren;
- ihre Frequenznutzungspläne flexibel zu gestalten, um die Einführung neuer digitaler Rundfunkdienste und anderer elektronischer Kommunikationsdienste zu ermöglichen, die die durch die Umstellung frei gewordenen Frequenzbereiche nutzen können, und dabei den gleichberechtigten Zugang aller potenziellen Nutzer sicherzustellen;
- über die regionale Funkkonferenz 2006 (RRC-06) und die künftigen Weltfunkkonferenzen für die Möglichkeit einer flexiblen Nutzung der frei gewordenen Frequenzbereiche und die Annahme eines endgültigen Umstellungstermins zum Schutz der analogen terrestrischen Fernsehübertragungsdienste, der so dicht wie möglich an 2012 liegen soll, einzutreten und dabei sicherzustellen, dass die gemeinsamen europäischen Vorschläge (ECP) diesem Umstand Rechnung tragen.

6. ERSUCHT DIE MITGLIEDSTAATEN UND DIE KOMMISSION,

- weitere Gespräche darüber zu führen, wie eine frühzeitige Umstellung erreicht werden kann;
- eine aktive Aussprache über die Nutzung des Kapazitätsgewinns der so genannten "Frequenzdividende" und auch über die Frage zu führen, wie die künftige Nachfrage nach europaweiten Diensten gedeckt werden kann.

7. ERSUCHT DIE KOMMISSION,

- die Pläne der Mitgliedstaaten zur Förderung des digitalen Rundfunks zu unterstützen;
- auf der Grundlage der Informationen der Mitgliedstaaten die Informationen zu den einzelstaatlichen Umstellungsplänen auf ihrer Website laufend zu aktualisieren und dem Kommunikationsausschuss regelmäßig eine aktualisierte Liste der einzelstaatlichen Termine für die Umstellung vorzulegen;
- weiterhin über die Forschungs- und Entwicklungsprogramme der EU die Entwicklung neuer und innovativer Rundfunktechnologien und anderer drahtloser Technologien zu fördern."

– ***WELTGIPFEL ÜBER DIE INFORMATIONSGESELLSCHAFT (WSIS)***

Der Vorsitz und die Kommission unterrichteten den Rat über das Ergebnis des Weltgipfels über die Informationsgesellschaft (WSIS)¹, der vom 16. bis 18. November in Tunis stattgefunden hat.

¹ Weitere Informationen sind unter <http://www.itu.int/wsis/tunis/index.html> abrufbar.

LANDVERKEHR**– ZUGANG ZUM SCHIENENVERKEHRSMARKT**

a) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Vorschlag betreffend den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt)

b) Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Vorschlag betreffend die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen)

Der Rat gelangte zu einer politischen Einigung über den Vorschlag für eine Richtlinie über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt, mit dem der Zugang zum Markt für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste sichergestellt werden soll. Der Vorschlag ist Teil des Dritten Eisenbahnpakets, das von der Kommission im März 2004 vorgelegt wurde, um den Schienenverkehr wettbewerbsfähiger und attraktiver zu gestalten.¹

Die Richtlinie über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt sieht eine Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste im Jahr 2010 vor und erlaubt auch im grenzüberschreitenden Zugverkehr die Kabotage, d.h. das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen auf Bahnhöfen in ein und demselben Mitgliedstaat. Mit der politischen Einigung fand der Rat einen Mittelweg, der der Öffnung des Marktes und dem Schutz der öffentlichen Verkehrsdienste ausgewogen Rechnung trägt.

Ferner nahm der Rat Kenntnis von einem Sachstandsbericht zu dem Vorschlag über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. In dem Vorschlag der Kommission wird das Problem des Eingreifens der zuständigen Behörden in öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße angegangen. Hierbei wird ein aktualisierter Regelungsrahmen vorgelegt, mit dem unter anderem für mehr Transparenz bei der Gewährung von Rechten bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gesorgt werden soll. Der Kommissionsvorschlag datiert vom Juli 2005.

Bei der politischen Einigung über den Vorschlag über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt gaben Rat und Kommission eine Erklärung ab, in der sie übereinstimmend feststellten, dass eine Öffnung des Schienenverkehrsmarktes in der Gemeinschaft nur schrittweise erreicht werden könnte und im Einklang mit den Erfordernissen der öffentlichen Verkehrsdienste erfolgen muss. Daher wird sich der Rat bemühen, möglichst bald im Jahr 2006 eine politische Einigung über den Vorschlag betreffend gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen herbeizuführen.

¹ Dieses Rechtsetzungspaket enthält vier Vorschläge. Neben dem oben genannten Vorschlag sind dies die Vorschläge für:

- eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Dok. 7149/04);
- eine Verordnung über die Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr (Dok. 7150/04);
- eine Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal (Dok. 7148/04).

– ***RECHTE UND PFLICHTEN DER FAHRGÄSTE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN EISENBAHNVERKEHR***

Der Rat gelangte zu einer politischen Einigung über einen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Der Vorschlag war von der Kommission im März 2004 vorgelegt worden; er regelt die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit dem Ziel, die Effizienz und die Attraktivität der internationalen Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern.

Der vom Rat gebilligte Verordnungsentwurf steht, insoweit er Haftungsfragen und den Abschluss von Beförderungsverträgen berührt, im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV), da die einschlägigen CIV-Kapitel in einen Anhang zum Verordnungsentwurf übernommen wurden. Der Verordnungsentwurf geht in seinem Geltungsbereich über die COTIF/CIV-Regelungen hinaus, da zusätzlich Bestimmungen betreffend Personen mit eingeschränkter Mobilität, Mindestentschädigungen bei Verspätungen und die Umsetzung eines internationalen integrierten Informations- und Buchungssystems für den Eisenbahnverkehr aufgenommen wurden.

Der Verordnungsentwurf enthält Vorschriften für folgende Aspekte:

- von Eisenbahnunternehmen bereitzustellende Informationen, Abschluss von Beförderungsverträgen, Ausgabe von Fahrkarten und Einführung eines computergesteuerten Informations- und Buchungssystems für den Eisenbahnverkehr;
- Haftung von Eisenbahnunternehmen und ihre Versicherungspflicht gegenüber den Fahrgästen und deren Gepäck;
- Mindestverpflichtungen von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Fahrgästen bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Zugausfällen;
- Schutz und Betreuung von Bahnreisenden mit eingeschränkter Mobilität,
- Festlegung und Überwachung von Dienstqualitätsnormen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste, Beherrschung von Risiken für die persönliche Sicherheit der Fahrgäste und Bearbeitung von Beschwerden;
- allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

– **ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRERN**

Der Rat gelangte – im Hinblick auf die Festlegung eines Gemeinsamen Standpunkts – zu einer politischen Einigung über einen Entwurf einer Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Zügen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrauten Triebfahrzeugführern.

Der vom Rat vereinbarte Richtlinienentwurf legt die Voraussetzungen und Verfahren für die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Zügen im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft betrauten Triebfahrzeugführern fest. In ihm wird geregelt, welche Aufgaben jeweils den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Triebfahrzeugführern und den anderen Betroffenen des Sektors, insbesondere Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Ausbildungszentren, zukommen.

Darüber hinaus sind Mindestanforderungen für die körperliche und geistige Eignung, Vorschriften für regelmäßige Überprüfungen und eine Beschreibung der Fähigkeiten, über die ein Fahrzeugführer verfügen muss, vorgesehen.

In seiner derzeitigen Form gilt der Richtlinienentwurf nur für Triebfahrzeugführer. Anderes Zugpersonal, das unmittelbar oder mittelbar an der Zugführung beteiligt ist und/oder sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnimmt, fällt nicht in seinen Anwendungsbereich. Vorgesehen ist ferner ein besonderes Verfahren, wonach Triebfahrzeugführer, die nur auf Inlandsstrecken der Mitgliedstaaten eingesetzt werden, vom Anwendungsbereich der Richtlinie einstweilig ausgeschlossen werden.

In der Praxis erfolgt die Zertifizierung anhand der folgenden Dokumente:

- einer allgemeinen Bescheinigung über die allgemeinen Fähigkeiten und die für den Beruf erforderlichen Kenntnisse (Fahrerlaubnis) und
- einer Zusatzbescheinigung, die die Bescheinigung über die allgemeinen Fähigkeiten ergänzt und auf die besondere Infrastruktur oder auf die besonderen Fahrzeuge, die der Fahrzeugführer fahren darf, zugeschnitten ist.

Die Fahrerlaubnis soll von einer nationalen Behörde ausgestellt werden (die Ausstellung kann unter bestimmten Voraussetzungen auch anderen Stellen übertragen werden), die Bescheinigung von dem Eisenbahnunternehmen oder dem Fahrwegbetreiber, bei dem der Fahrzeugführer beschäftigt ist.

Für die Anwendung nach dem Inkrafttreten ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- nach drei Jahren: Anwendung auf neue Triebfahrzeugführer - die grenzüberschreitend, in der Kabotage oder im Frachtdienst in einem andern Mitgliedstaat tätig sind oder in mehr als einem Mitgliedstaat arbeiten - und auf Triebfahrzeugführer (nur regelmäßige Überprüfungen), die bereits in solchen Diensten tätig waren, aber eine neue Fahrerlaubnis oder eine neue Bescheinigung benötigen;
- nach fünf Jahren: Anwendung auf alle Triebfahrzeugführer, die eine neue Fahrerlaubnis oder eine neue Bescheinigung benötigen;
- nach zehn Jahren: Anwendung auf alle Triebfahrzeugführer. Die Qualifikationen und Erfahrung solcher Fahrzeugführer werden von den Behörden, die die Fahrerlaubnis oder die Bescheinigung ausstellen, berücksichtigt.

– *FÜHRERSCHEIN*

Der Rat führte einen Meinungsaustausch zu einem Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein.

Der Rat kam überein, die Erörterung dieses Punktes auf seiner nächsten Tagung fortzuführen.

Dieser Vorschlag zielt im wesentlichen darauf ab, die Freizügigkeit der Bürger durch Sicherstellung und Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung sämtlicher Führerscheine zu verbessern, die Betrugsmöglichkeiten zu verringern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Ziel des Vorschlags ist eine Neufassung der Richtlinie 91/439/EWG¹.

¹ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.

SEEVERKEHR

- ***BESCHÄFTIGUNG IM SEEVERKEHRSSSEKTOR - Verbesserung der Beschäftigungsaussichten im Seeverkehrssektor der Gemeinschaft und Steigerung der Attraktivität der Seefahrtsberufe für junge Menschen - Schlussfolgerungen des Rates***

Der Rat nahm nachstehende Schlussfolgerungen an:

"DER RAT –

eingedenk

- der Schlussfolgerungen des Rates (Verkehr) vom Juni 2003 über die Verbesserung des Ansehens des Seeverkehrs in der Gemeinschaft und die Steigerung der Attraktivität seemännischer Berufe für junge Menschen,
- des allgemeinen Aufbaus und des politischen Schwerpunkts der Mitteilung der Kommission über die "Ausbildung und Einstellung von Seeleuten" sowie in Kenntnis des Berichts der Kommissionsdienststellen¹ über die seit der Tagung des Rates (Verkehr) vom Juni 2003 erzielten Fortschritte,
- der vom Europäischen Rat auf seinen Tagungen in Lissabon, Nizza und Göteborg festgelegten Ziele,

in Anbetracht dessen, dass

- über 90 % des Welthandels und 40 % des innergemeinschaftlichen Handels auf dem Seeweg abgewickelt werden,
- die meisten Mitgliedstaaten Wettbewerber im weltweiten Seehandel sind und am innergemeinschaftlichen Seehandel teilnehmen,
- Handelsschiffe das am meisten genutzte Mittel sind, um die Verbindung zwischen Festland und Inselgebieten herzustellen und dadurch zum sozialen Zusammenhalt der Mitgliedstaaten beitragen,
- der Seeverkehr ein äußerst effizienter, sicherer, umweltfreundlicher, energiesparender und kostengünstiger Verkehrsträger ist,

in der Erkenntnis, dass durch die abnehmende Zahl aktiver Seeleute aus der EU langfristig die Kontinuität der europäischen Fachkompetenz an Bord der Schiffe und infolgedessen auch im Seeverkehrsgewerbe an Land in Europa bedroht sein könnte,

¹ Dok.13932/1/05 REV 1 MAR 153. Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen zu den Maßnahmen, die die Kommission in Bezug auf die Beschäftigung im Seeverkehrssektor ergriffen hat.

in der Erkenntnis, dass die abnehmende Zahl europäischer Seeleute in der internationalen Schifffahrt bis zu einem gewissen Grad mit dem allgemeinen Ansehen, das die Seefahrt in den Augen der Öffentlichkeit hat, zusammenhängt,

in Anerkennung dessen, dass mehrere Mitgliedstaaten, die Kommission und die Sozialpartner verschiedene Initiativen eingeleitet oder entwickelt haben, um dem Rückgang der Zahl europäischer Seeleute entgegenzuwirken; diese Initiativen werden in Form eines Leitfadens bewährter Praktiken auf einer Website der Kommission veröffentlicht,

in Kenntnis und zur Unterstützung der auf internationaler Ebene laufenden Arbeiten zur Erhöhung der Standards im Seeverkehrsgewerbe, einschließlich einer gerechten Behandlung der Seeleute, und zur Ermutigung der Menschen, die eine berufliche Laufbahn in diesem Sektor anstreben, und in dem Bestreben, den Leitfaden bewährter Praktiken den einschlägigen internationalen Gremien als Beitrag zu ihren laufenden Arbeiten zur Verfügung zu stellen, damit ein ähnliches internationales Kompendium bewährter Praktiken geschaffen werden kann;

unter Hinweis auf die Bedeutung internationaler Normen für eine qualitätsorientierte Schifffahrt im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) sowie einschlägiger gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften und in Anerkennung dessen, wie wichtig es ist, dass die geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Rechtsvorschriften über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute als Grundvoraussetzung für die Sicherheit der Schiffe und eine qualitätsorientierte Schifffahrt, angewendet und durchgesetzt werden,

in Kenntnis der laufenden Beratungen über den Entwurf eines konsolidierten Übereinkommens der IAO über die Arbeit auf See und der vom Rat angenommenen einschlägigen Verhandlungsrichtlinien,

in Bekräftigung dessen, dass die Qualität der Schifffahrt in den Mitgliedstaaten von der Beachtung der internationalen Übereinkünfte und der Gemeinschaftsvorschriften abhängt, was auch eine strikte Befolgung der gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen beinhaltet, um unlauteren Wettbewerb zu vermeiden,

in der Erkenntnis, dass die Schifffahrt nur ein, allerdings der entscheidende Bestandteil eines Spektrums einander ergänzender maritimer Wirtschaftstätigkeiten ist und dass der wirtschaftliche Nutzen der einzelnen Tätigkeiten durch maritime Verbundwirtschaft vervielfältigt wird,

in der Erkenntnis, dass Seeleute häufig vom aktiven Einsatz auf See zu einer Tätigkeit an Land, die seemännische Erfahrung erfordert, überwechseln, so dass junge Menschen daher durchaus ermutigt werden könnten, für ihr gesamtes Berufsleben eine Laufbahn im Seeverkehrssektor in Erwägung zu ziehen,

in der Erkenntnis, dass das Fachwissen, das für eine Tätigkeit in einem Unternehmen an Land erforderlich ist, am besten durch umfangreiche Berufserfahrung an Bord von Schiffen von hoher Qualität erworben werden kann, weshalb der Erwerb einer solchen Erfahrung im Rahmen einer langfristigen beruflichen Planung gefördert werden sollte,

in der Überzeugung, dass Maßnahmen getroffen werden sollten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Flotten der Mitgliedstaaten und der Seeleute aus der EU zu erhalten, damit mehr Schiffe von hoher Qualität in die Flottenregister der Mitgliedstaaten eingetragen werden und europäische Seeleute, die eine Stelle auf See und in maritimen Dienstleistungsunternehmen an Land suchen, bessere Chancen haben,

unter Hinweis darauf, dass die Koordinierung zwischen land- und seebezogenen Aspekten des Seeverkehrsgewerbes verbessert werden muss, damit gemeinsame Interessen in Arbeitsmarktfragen festgestellt werden können,

in der Erwägung, dass eine angemessene Aus- und Fortbildung die Grundlage für eine Berufslaufbahn auf See und an Land bildet und deshalb Seeleute mit entsprechenden Qualifikationen leichter einen Arbeitsplatz finden, insbesondere dann, wenn sie über Qualifikationen verfügen, die über die STCW-Anforderungen hinausgehen;

in der Erwägung, dass durch eine bessere gegenseitige Kenntnis der Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung in den Mitgliedstaaten die berufliche Mobilität von Seeleuten gefördert, der Austausch empfehlenswerter Praktiken vereinfacht und neue Möglichkeiten für die Mobilität von Auszubildenden/Lehrkräften oder Ausbildern zwischen den Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe geschaffen werden könnten, was für die maritime Verbundwirtschaft in den Mitgliedstaaten von Nutzen wäre,

in Anbetracht dessen, dass weitere Maßnahmen auf folgende Ziele ausgerichtet werden sollten:

- Hebung des allgemeinen Ansehens des Seeverkehrs und des Seeverkehrsgewerbes in der breiten Öffentlichkeit,
- Förderung einer positiven Vorstellung von den Seefahrtsberufen, u.a. durch die Verbesserung des gesellschaftlichen Ansehens, damit die Arbeit auf See für junge Menschen attraktiver wird,
- Sicherung der Vorteile einer stärkeren Einbeziehung von Frauen und Förderung der sozialen Integration,
- Ermutigung der Schifffahrtsbranche, stärker mit Unternehmen zusammenzuarbeiten, die landseitige Unterstützung bieten, um festzustellen, wie das Qualifikationsniveau im Seeverkehrsgewerbe erhalten werden kann und die Lohnkosten insgesamt gesehen eingedämmt werden können,

- Förderung der maritimen Verbundwirtschaft, um die Wettbewerbsfähigkeit durch die Förderung eines aktiven Netzwerks der gegenseitigen Unterstützung und der Zusammenarbeit von see- und landseitig tätigen Unternehmen zu steigern,
- Förderung der ständigen Weiterbildung von Seeleuten, damit sich diese an neue Anforderungen der Schifffahrtsbranche und an die Bedürfnisse landseitig tätiger Unternehmen anpassen können –

1. FORDERT die Mitgliedstaaten AUF,

- in Partnerschaft mit dem Seeverkehrsgewerbe weiterhin langfristige Maßnahmen auszuarbeiten, die darauf abzielen, in Schulen und anderen Ausbildungseinrichtungen die positiven Aspekte des Gewerbes herauszustellen und unter besonderer Berücksichtigung von Frauen und benachteiligten Gruppen darauf hinzuwirken, dass junge Menschen, die eine Sekundar- oder Hochschulbildung abschließen, eine Berufstätigkeit im Seeverkehr in Betracht ziehen;
- die Weiterentwicklung und die Auswirkungen der Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Berufe im Seeverkehrsgewerbe zu prüfen, mit denen Menschen dazu ermutigt werden sollen, ihre gesamte berufliche Laufbahn in diesem Gewerbe (auf See und an Land) zu planen; diese Überprüfung sollte auch von der Schifffahrtsbranche ergriffene Maßnahmen betreffen, und der Kommission sollten erfolgreiche Projekte im Einzelnen gemeldet werden, damit auch die anderen Mitgliedstaaten an guten Praktiken teilhaben können;
- dafür Sorge zu tragen, dass durch eine strikte Einhaltung der Übereinkünfte der IMO und der IAO sowie der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften weiterhin eine qualitätsorientierte Schifffahrt gefördert wird;
- sich im Rahmen der Verhandlungen über ein konsolidiertes Übereinkommen der IAO über die Arbeit auf See im Zusammenwirken mit der Kommission nach Kräften darum zu bemühen, dass ein Übereinkommenstext erstellt wird, der in seiner endgültigen Form von allen betroffenen Parteien rasch in Kraft gesetzt und umgesetzt werden kann;
- Maßnahmen der Sozialpartner zur Einrichtung von Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft auf nationaler oder regionaler Ebene zu erleichtern, in denen landseitig tätige Unternehmen des Seeverkehrsgewerbes mit Schifffahrtsunternehmen partnerschaftlich zusammenarbeiten, um gemeinsame Interessen, unter anderem im Hinblick auf den langfristigen Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften, voranzubringen. Die Mitgliedstaaten sollten prüfen, inwieweit nationale und regionale Seeverkehrsbehörden in solchen Organisationen mitwirken sollten;

- in Zusammenarbeit mit der Branche und mit Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft Qualifikationslücken bzw. gegenwärtig bestehende oder absehbare Defizite bei der Anzahl qualifizierter Arbeitnehmer im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) festzustellen und Aktionspläne auszuarbeiten, damit flexible und erschwingliche Fortbildungsmöglichkeiten vorgesehen werden, um den Bedarf an Fachkompetenz decken zu können;
- die Branche und Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft zu ermutigen, langfristige Partnerschaften mit Ausbildungseinrichtungen des EWR für Seeverkehrsberufe und an diesen Einrichtungen ausgebildeten Offiziersanwärtern und Seeleuten einzugehen;
- gegebenenfalls die Ergebnisse von Forschungsprojekten zu Ausbildungsprogrammen für Seeverkehrsberufe zu berücksichtigen;
- Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe zu ermutigen, in Zusammenarbeit mit der Branche und mit Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft flexible und erschwingliche Schulungen für erfahrene Seeleute anzubieten, die auch Unterrichtsstoff beinhalten, der für einen beruflichen Einsatz in landseitig tätigen Unternehmen der Seeverkehrsbranche besonders relevant ist;
- Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe aufzufordern, Partnerschaften mit entsprechenden Ausbildungseinrichtungen in anderen Mitgliedstaaten einzugehen, die unter anderem Mobilitätsprogramme für Auszubildende/Lehrkräfte oder Ausbilder, gemeinsame Lehrpläne und gemeinsames Lehrmaterial sowie eine gemeinsame Nutzung von technologisch hochwertiger Lehrausrüstung vorsehen;
- im Interesse der beruflichen Mobilität in der Seeverkehrsbranche zusammen mit der Kommission und der maritimen Verbundwirtschaft festzustellen, inwieweit die berufliche Mobilität von Seeleuten zwischen den Mitgliedstaaten weiter behindert wird und etwaige Hindernisse zu beseitigen;
- zu prüfen, ob Finanzhilfen aus Gemeinschaftsfonds möglich sind und wie entsprechende Mittel am besten genutzt werden können;
- zu prüfen, wie die Möglichkeiten im Rahmen der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr optimal genutzt werden können, um die Branche sowie die Ausbildung von Seeleuten zu unterstützen;
- Daten über Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute und bei der seemännischen Fachkompetenz für landseitige Tätigkeiten in der Seeverkehrsbranche zu sammeln, regelmäßig zu prüfen und der Kommission zu übermitteln;
- bei künftigen Arbeiten in den einschlägigen internationalen Gremien zu bedenken, dass die Attraktivität dieses Sektors weiterhin gesteigert werden muss;

2. ERSUCHT die Kommission,

- ein öffentlich zugängliches Verzeichnis empfehlenswerter Praktiken der Mitgliedstaaten und der Sozialpartner auf einer Website der Kommission einzuführen und ständig zu aktualisieren; dieses Verzeichnis soll über Programme informieren, die dazu dienen, dem Seeverkehrsgewerbe ein positiveres Profil zu geben, und Seeverkehrsberufe als Laufbahnmöglichkeiten für junge Menschen besser bekannt zu machen;
- die Mitgliedstaaten bei der Schaffung von Partnerschaften zwischen Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe – die unter anderem Mobilitätsprogramme für Auszubildende/Lehrkräfte oder Ausbilder, gemeinsame Lehrpläne und gemeinsames Lehrmaterial sowie die gemeinsame Nutzung von technologisch hochwertiger Lehrausrüstung umfassen können – zu unterstützen und gegebenenfalls solche Partnerschaftsprogramme auf der Grundlage von Vorschlägen der Mitgliedstaaten aus den einschlägigen Gemeinschaftsfonds zu fördern;
- die Sozialpartner bei der Einrichtung einer gemeinsamen Forschungsgruppe zu unterstützen, die eine einheitliche Methodik zur Schätzung der Zahl der Seeleute erarbeitet;
- weiter zu prüfen, wie die Entwicklung der maritimen Verbundwirtschaft in der Gemeinschaft gefördert werden kann mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors zu steigern;
- den Mitgliedstaaten und der Branche dabei behilflich zu sein, noch verbleibende Hindernisse für die Mobilität von Seeleuten zwischen den Mitgliedstaaten festzustellen;
- die Entwicklung der Ausbildung und Einstellung von Seeleuten vorbehaltlich der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten weiter zu überprüfen und zu analysieren und regelmäßig Berichte vorzulegen; dabei sollte auch über einen längeren Zeitraum hinweg die Motivation von Offiziersanwärtern systematisch erforscht werden;
- von den Mitgliedstaaten vorgelegte Daten über das Angebot von und die Nachfrage nach Seeleuten zusammenzufassen und zu analysieren und den Mitgliedstaaten entsprechende Berichte vorzulegen;

3. STELLT FEST, dass im Rahmen des sozialen Dialogs auf europäischer Ebene Fortschritte gemacht werden und ermutigt die Sozialpartner der Schifffahrtsbranche, die Bemühungen der Mitgliedstaaten und der Kommission zu ergänzen und insbesondere

- alles zu tun, damit das konsolidierte Übereinkommen der IAO über die Arbeit auf See angenommen wird;

- bei jungen Menschen mit Sekundar- oder Hochschulabschluss – einschließlich Frauen und benachteiligten Gruppen – weiterhin für die Möglichkeit zu werben, die gesamte Berufslaufbahn in der Seeverkehrsbranche zu verbringen;
- in Zusammenarbeit mit den Regierungen und der Kommission gemeinsam Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft zu gründen oder zu fördern, in denen Schiffahrtsunternehmen und Unternehmen der maritimen Servicebranchen auf regionaler und nationaler Ebene über den langfristigen Bedarf der Branche an Qualifikationen beraten;
- eng mit Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe zusammenzuarbeiten und sie gegebenenfalls bei der Erstellung von Lehrplänen zu unterstützen, die dem kontinuierlichen Bedarf der Branche an Fachkompetenz gerecht werden;
- mit Unterstützung der Kommission eine gemeinsame Forschungsgruppe einzurichten, die eine einheitliche Methodik zur Schätzung der Zahl der Seeleute entwickelt;
- attraktive Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu schaffen, die der Aus- und Fortbildung der Seeleute Rechnung tragen;
- im Einklang mit dem EG-Vertrag die im Rahmen des sozialen Dialogs auf europäischer Ebene bestehenden Möglichkeiten optimal zu nutzen, um sämtliche Fragen zu erörtern, die die Beschäftigungsaussichten im Seeverkehrssektor der Gemeinschaft betreffen, einschließlich der Seeleute auf Fahrgastschiffen, die im öffentlichen Linienseeverkehr auf Kurzstrecken in der Gemeinschaft tätig sind;

4. FORDERT insbesondere Schiffseigner und Reeder AUF,

- in Zusammenarbeit mit den Regierungen und der Kommission gemeinsam Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft zu gründen oder zu fördern, in denen Schiffahrtsunternehmen und Unternehmen der maritimen Servicebranchen auf regionaler und nationaler Ebene über den langfristigen Bedarf der Branche an Qualifikationen beraten;
- zusammen mit den Regierungen und Organisationen der maritimen Verbundwirtschaft Qualifikationslücken bzw. gegenwärtig bestehende oder künftige Defizite bei der Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte im EWR festzustellen;

- mit Ausbildungseinrichtungen für Seeverkehrsberufe im EWR langfristige Partnerschaften aufzubauen, die auch die Möglichkeit umfassen, Erfahrung auf See zu gewinnen und mit dafür zu sorgen, dass für jüngere Offiziere aus den Mitgliedstaaten, insbesondere für diejenigen, die in diesen Einrichtungen ausgebildet wurden, genügend Stellen vorhanden sind;
 - für höchste Qualitätsstandards zu sorgen, indem sie ihre Beschäftigten zu kontinuierlicher Weiterbildung in der Branche und zur Nutzung anderer Formen des lebenslangen Lernens ermutigen und indem sie das berufliche Fortkommen von Seeleuten im Seeverkehrssektor erleichtern;
 - zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord beizutragen, insbesondere durch Nutzung moderner Technik und moderner Kommunikationsmittel;
 - sich dessen bewusst zu sein, dass die Verantwortung für die Einhaltung der Rechtsvorschriften in den Bereichen Sicherheit, Sozialstandards und Arbeitsbedingungen in erster Linie bei ihnen liegt;
 - darauf hinzuarbeiten, dass die Schifffahrt in der breiten Öffentlichkeit stärker zur Kenntnis genommen und ihr Ansehen verbessert wird;
5. VEREINBART, alle zwei Jahre zu prüfen, wie sich die Maßnahmen auswirken, die im Anschluss an diese Schlussfolgerungen von allen Beteiligten ergriffen werden."

LUFTVERKEHR

- ***AUSSENBEZIEHUNGEN IM LUFTVERKEHRSBEREICH***
- ***Verhandlungen EU-USA über ein Luftverkehrsabkommen***

Die Kommission unterrichtete den Rat über die vereinbarte Niederschrift, die das Ergebnis der beiden letzten Verhandlungsrunden mit den USA widerspiegelt; im Anschluss daran meldeten sich einige Delegationen zu Wort.

Der Präsident fasste die Ergebnisse des Gedankenaustauschs wie folgt zusammen:

"Der Rat begrüßt die beachtlichen Fortschritte in den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten über ein Luftverkehrsabkommen, dem der Rat höchste Bedeutung für die künftige Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs beimisst. Der Rat äußert einhellig seine Befriedigung darüber, dass der Text erhebliche Verbesserungen gegenüber den vom Rat im Juni 2004 geprüften Vorschlägen aufweist und insbesondere eine verstärkte Zusammenarbeit in einer Reihe von Regulierungsfragen, unter anderem in den Bereichen Sicherheit, Wettbewerb und staatliche Beihilfen, vorsieht. Der Rat begrüßt überdies die neu geschaffenen Möglichkeiten im Bereich des Marktzugangs, so zum Beispiel die in Bezug auf Code Sharing und Wet Leasing erzielten Ergebnisse, stellt jedoch fest, dass Verbesserungen in Bezug auf die Eigentums- und Mehrheitsverhältnisse bei Luftverkehrsunternehmen eine unerlässliche Voraussetzung für den Abschluss einer Ausgangsvereinbarung bilden. In diesem Zusammenhang verfolgt der Rat mit großem Interesse das in den USA laufende Gesetzgebungsverfahren, bei dem die US-Behörden bemüht sind, die Vorschriften über Mehrheitsbeteiligungen von ausländischen Staatsangehörigen an US-Fluggesellschaften zu lockern. Der Rat weist darauf hin, dass deutliche, substanzielle und nachhaltige Änderungen in der US-Politik in diesem Sektor eine entscheidende Rolle bei der Bewertung der Gesamtsituation spielen und mit Vorrang behandelt werden, sobald das Gesetzgebungsverfahren in den USA abgeschlossen ist.

Der Rat fordert die Kommission auf, ihre Bemühungen dementsprechend fortzuführen."

Auf der Grundlage der von den Verkehrsministern auf der Ratstagung am 6. Oktober erteilten Zustimmung fanden zwei weitere Verhandlungsrunden statt, die eine vom 17. bis 21. Oktober in Brüssel, die andere vom 14. bis 18. November in Washington.

– *Luftverkehrsabkommen mit China*

Der Rat führte einen Gedankenaustausch über einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit China aufzunehmen.

Im Anschluss an die Aussprache forderte der Rat den Ausschuss der Ständigen Vertreter auf, dieses Dossier weiter zu prüfen, damit es dem Rat auf einer der nächsten Tagungen erneut zur Annahme vorgelegt werden kann.

Der Rat hatte im Juni Schlussfolgerungen¹ angenommen, die einen Fahrplan für die Behandlung von Fragen der Luftfahrtaußenpolitik enthalten. Die Kommission gab auf der Ratstagung eine Erklärung ab, mit der sie sich diesen Schlussfolgerungen uneingeschränkt anschloss.

Im März hatte die Kommission drei Mitteilungen angenommen: eine allgemeine strategische Mitteilung über die Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft und zwei zugehörige spezifische Mitteilungen und Empfehlungen für neue Verhandlungsmandate betreffend Russland und China.

¹ ABl. C 173 vom 13.7.2005, S. 1-3.

– **SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT**

Der Rat nahm Kenntnis von einem Sachstandsbericht des Vorsitzes zu einem Kommissionsvorschlag für eine Verordnung über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (14981/05). Der Vorschlag soll die Verordnung 2320/02¹ ersetzen.

Die Verordnung 2320/02 war nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 erlassen worden. Im Anschluss an einen Jahresbericht über ihre Durchführung hatte die Kommission am 22. September vorgeschlagen, diese Verordnung zu überarbeiten.²

Die neue Verordnung hat zum Ziel, die rechtlichen Anforderungen klarer zu fassen, zu vereinfachen und weiter zu harmonisieren, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt insgesamt zu verbessern. In dem Vorschlag wird auch die Problematik der Sicherheitsmaßnahmen während des Fluges behandelt, einschließlich des Einsatzes von Sicherheitsbeamten während des Fluges (auch bekannt als "Bordpolizisten").

¹ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

² Dok. 12588/05.

INTERMODALE FRAGEN

– GALILEO

Am 25. Oktober 2005 ernannte der Vizepräsident der Kommission Jacques Barrot den ehemaligen EU-Kommissar Karel Van Miert zum Vermittler für das Satellitenprojekt Galileo, um Streitigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten und der europäischen Industrie zu schlichten und Entscheidungen über das Satellitenprogramm zu erleichtern.

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der Kommission zum Stand des Satellitenprogramms Galileo und insbesondere zu den Ergebnissen der Vermittlungstätigkeit von Herrn Van Miert, die zu einem Kompromiss mit der europäischen Industrie führte, sowie von den Ausführungen über die nächsten Schritte in den Verhandlungen mit dem künftigen Konzessionsinhaber.

Der Rat dankte Herrn Van Miert für seine ausgezeichnete Arbeit und die erzielten guten Ergebnisse.

SONSTIGES– ***Nicht verbindliche Ziele als Instrument der Energiepolitik***

Der Rat nahm Kenntnis von den von mehreren Delegationen geteilten Bedenken der dänischen Delegation in Bezug auf nicht verbindliche Ziele als Instrument der Energiepolitik sowie von den diesbezüglichen Bemerkungen der Kommission.

– ***Folgemaßnahmen nach der informellen Ministerkonferenz Verona III über "Lebenslanges Lernen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr"***

Der Vorsitz und der italienische Minister informierten den Rat über die Ergebnisse der informellen Ministerkonferenz Verona III über "Lebenslanges Lernen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr", die am 4./5. November in Verona, Italien, stattgefunden hat, und die dort beschlossenen Folgemaßnahmen.

– ***Maßnahmenpaket für Sicherheit im Seeverkehr***

Die Kommission unterrichtete den Rat über das dritte Paket von Legislativmaßnahmen für die Sicherheit im Seeverkehr. Die Kommission hat am 23. November 2005 einen Katalog mit sieben Legislativvorschlägen verabschiedet, mit denen die Sicherheit im europäischen Seeverkehr durch verbesserte Unfallprävention und -analyse und verstärkte Kontrollen des Zustands von Schiffen erhöht werden soll. Absicht der Kommission ist es, das EU-Regelwerk für die Sicherheit im Seeverkehr zu vervollständigen und für eine höhere Effizienz der vorhandenen Maßnahmen zu sorgen.

– ***Erläuterung des gemeinsamen Projekts SESAR***

Die Kommission stellte dem Rat eine Mitteilung und einen Vorschlag für eine Verordnung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Schaffung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR = Single European Sky Air Traffic Management and Research) vor; die beiden Texte waren von ihr am 25. November verabschiedet worden¹.

Geplant ist ein ähnlich großes Industrierhaben wie GALILEO oder ITER. Es soll aus Mitteln der Gemeinschaft, von Eurocontrol, der Industrie, aus den in Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen Luftraum erhobenen Streckengebühren und aus Beiträgen anderer neuer Mitglieder des gemeinsamen Unternehmens, z.B. Drittländer, finanziert werden.

¹ Dok. 15143/05.

Zweck der vorgeschlagenen Verordnung ist die Errichtung eines gemeinsamen Unternehmens mit dem Ziel, die Kohärenz und die Kontinuität des Programms zu gewährleisten und zugleich die Partnerschaft zwischen der Gemeinschaft und anderen beteiligten öffentlichen und privaten Stellen auszubauen.

SESAR ist der technologiebezogene Teil der Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums, die im Jahr 2004 gestartet wurde, um den Bereich der Flugsicherung zu reformieren. Es werden neue Kommunikations-, Überwachungs- und Computertechnologien für das Zusammenspiel von Bodendiensten und Flugzeugen eingeführt, so dass die Arbeit von Flugsicherung und Piloten optimiert wird. SESAR soll für mehr Sicherheit und eine bessere Umweltleistung sorgen sowie sicherstellen, dass Europa eine führende Stellung auf dem globalen Luftverkehrsmarkt behält.

– ***Mitteilung der Kommission: "Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit – Blick auf 2010"***

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der Kommission in Bezug auf eine Mitteilung¹ und einen Verordnungsvorschlag² zur Erweiterung der Aufgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

– ***Memorandum der französischen Delegation zur Flugsicherheit***

Der Rat nahm Kenntnis vom Memorandum der französischen Delegation zur Flugsicherheit³.

– ***Memorandum der französischen Delegation zum Straßenverkehr***

Der Rat nahm Kenntnis vom Memorandum der französischen Delegation zum Straßenverkehr⁴.

– ***Ministerkonferenz über Hochgeschwindigkeitsseewege***

Der Rat nahm Kenntnis von Informationen der slowenischen Delegation und der Kommission zur bevorstehenden Ministerkonferenz über Hochgeschwindigkeitsseewege⁵, die am 24. Januar 2006 in Ljubljana, Slowenien stattfinden soll.

– ***Besatzungen von Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen, die zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden***

Der Rat nahm eine Erklärung der irischen Delegation zur Frage der Besatzungen von Fahrgastschiffen und Fahrgastfährschiffen, die zwischen den Mitgliedstaaten eingesetzt werden⁶, zur Kenntnis.

¹ Dok. 14895/05.

² Dok. 14903/05.

³ Dok. 15059/05 + ADD 1.

⁴ Dok. 15254/1/05 REV 1.

⁵ Dok. 14971/05.

⁶ Dok. 15362/05.

SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE

LUFTFAHRT

Schwarze Liste von als unsicher eingestuften Luftfahrtunternehmen

Der Rat verabschiedete eine Verordnung über die Erstellung einer EU-weiten Liste der Luftfahrtunternehmen, die den geltenden Sicherheitskriterien nicht genügen (*PE-CONS 3660/05*).

Weitere Informationen können der Mitteilung an die Presse 15360/05 entnommen werden.

SCHIFFFAHRT

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs - Finanzbeitrag der EU für den Zeitraum 2007-2013

Der Rat gelangte (unter Ausklammerung der haushaltsbezogenen Fragen) zu einer partiellen allgemeinen Ausrichtung über den Vorschlag für eine Verordnung über die mehrjährige Finanzierung der Maßnahmen der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Bereich der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Der Verordnungsentwurf enthält die detaillierte Regelung für den Finanzbeitrag der EU zum Haushalt der Agentur für die Durchführung der Aufgaben, die ihr hinsichtlich der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen wurden.

Mit dem Finanzbeitrag der EU sollen Maßnahmen finanziert werden, die insbesondere Folgendes betreffen:

- Informationsarbeit durch Sammlung, Analyse und Verbreitung bewährter Verfahren, Techniken und Innovationen im Bereich von Maßnahmen bei Ölverschmutzung;
- Kooperations- und Koordinationstätigkeit durch technische und wissenschaftliche Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen der einschlägigen regionalen Übereinkünfte;
- auf Anforderung operative Unterstützung von Verschmutzungsbekämpfungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten bei unfallbedingter oder vorsätzlicher Verschmutzung durch Schiffe.

TELEKOMMUNIKATION

Informations- und Kommunikationstechnologien - Verlängerung des Programms bis 2006

Der Rat verabschiedete eine Entscheidung, mit der das auf die Entscheidung 2256/2003/EG zurückgehende Programm zur Verbreitung empfehlenswerter Verfahren und zur Beobachtung der Einführung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) bis 2006 verlängert wird (*PE-CONS 3658/05*).

Mit der Entscheidung Nr. 2256/2003/EG3 wurde das Programm MODINIS zur Verfolgung der Umsetzung des Aktionsplans *e*Europe 2005, zur Verbreitung empfehlenswerter Verfahren im IKT-Bereich und zur Verbesserung der Netz- und Informationssicherheit für den Zeitraum 2003-2005 geschaffen.

Durch die neue Entscheidung wird das Programm bis zum 31. Dezember 2006 mit folgenden Zielen fortgeführt:

- Beobachtung der Leistungen der Mitgliedstaaten sowie Vergleich dieser Leistungen mit der Weltspitze, nach Möglichkeit unter Verwendung offizieller Statistiken;
- Unterstützung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Förderung der Nutzung der IKT auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene durch Analyse empfehlenswerter Verfahren und durch komplementäres Zusammenwirken der Entwicklung von Mechanismen für den Erfahrungsaustausch und
- Untersuchung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen der Informationsgesellschaft, um die politischen Diskussionen, insbesondere über Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung sowie soziale Integration, zu erleichtern.

Der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Betrag beläuft sich für den Zeitraum 2003-2006 auf 30,16 Mio. EUR.

Öffentliches Funkrufsystem - Frequenzbänder

Der Rat nahm eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Richtlinie 90/544/EWG des Rates über die Frequenzbänder für die koordinierte Einführung eines europaweiten terrestrischen öffentlichen Funkrufsystems in der Gemeinschaft an (*PE-CONS 3657/05*).

Gemäß der Entscheidung Nr. 676/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Rechtsrahmen für die Funkfrequenzpolitik in der Europäischen Gemeinschaft (Frequenzentscheidung) wird die Kommission einen neuen, harmonisierten Frequenzplan für dieses Frequenzband erlassen, der den Zielen der EU-Funkfrequenzpolitik entspricht.

ENERGIE**Sicherheit der Elektrizitätsversorgung und von Infrastrukturinvestitionen ***

Der Rat nahm eine Richtlinie über Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Elektrizitätsversorgung und von Infrastrukturinvestitionen an (*PE-CONS 3654/05, 14791/05 ADD 1*).

In dieser Richtlinie werden Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Elektrizitätsversorgung festgelegt, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Elektrizitätsbinnenmarktes sowie

- einen angemessenen Umfang an Erzeugungskapazität,
- ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage und
- einen angemessenen Grad der Zusammenschaltung zwischen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Entwicklung des Binnenmarktes sicherzustellen.

Die Richtlinie gibt einen Rahmen vor, in dem die Mitgliedstaaten transparente, stabile und diskriminierungsfreie Regelungen für die Sicherheit der Elektrizitätsversorgung zu erstellen haben, die mit den Erfordernissen eines wettbewerbsorientierten Elektrizitätsbinnenmarktes vereinbar sind.

Nach der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine hohe Sicherheit der Elektrizitätsversorgung zu gewährleisten, indem sie die zur Förderung eines stabilen Investitionsklimas erforderlichen Maßnahmen ergreifen, die Aufgaben und Zuständigkeiten der zuständigen Behörden und aller relevanten Marktteilnehmer festzulegen und entsprechende Informationen zu veröffentlichen. Zu den relevanten Marktteilnehmern gehören unter anderem die Betreiber von Übertragungs- und Verteilungsnetzen, die Elektrizitätserzeuger, die Versorgungsunternehmen und die Endverbraucher.

Ab dem Inkrafttreten der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten 24 Monate Zeit, um ihren Bestimmungen nachzukommen.

Transeuropäische Energienetze *

Der Rat legte einstimmig einen Gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlass der Entscheidung zur Festlegung von Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze fest (*10720/05, 13336/05 ADD 1*).

Ziel dieser Entscheidung ist die Anpassung der im Juni 2003 festgelegten Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze¹, insbesondere im Hinblick auf die neuen Mitgliedstaaten, sowie die Möglichkeit der Finanzierung von Vorhaben, die für die erweiterte Union von gemeinsamem Interesse sind. In die überarbeiteten Leitlinien werden Vorhaben einbezogen, durch die die Integration neuer Mitgliedstaaten in den Elektrizitäts- und Erdgasbinnenmarkt erleichtert wird. Außerdem wird berücksichtigt, dass Vorhaben, die sich auch auf die "Nachbarländer" erstrecken, mit einbezogen werden müssen.

In der Entscheidung werden Art und Umfang der Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich der transeuropäischen Energienetze festgelegt und eine Reihe von Leitlinien aufgestellt, in denen die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Bereich erfasst werden. In diesen Leitlinien werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse, einschließlich vorrangiger Vorhaben, im Bereich der transeuropäischen Elektrizitäts- und Gasnetze ausgewiesen.

Mit dieser Entscheidung werden die Entscheidungen 96/391/EG und 1229/2003/EG aufgehoben.

WIRTSCHAFT UND FINANZEN

Externe Rechnungsprüfer der nationalen Zentralbanken - Irland

Der Rat nahm einen Beschluss an, durch den die Bestellung von Deloitte & Touche als externe Rechnungsprüfer der Central Bank and Financial Services Authority of Ireland ab dem Geschäftsjahr 2005 für die Dauer von drei Jahren gebilligt wird (14239/05).

Durch diesen Beschluss wird der Beschluss 1999/70/EG über die externen Rechnungsprüfer der nationalen Zentralbanken geändert.

BINNENMARKT

Radfahrzeuge - technische Überwachung - Beitritt zum UN/ECE-Übereinkommen

Der Rat nahm einen Beschluss an, mit dem die Kommission ermächtigt wird, die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die regelmäßige technische Überwachung von Radfahrzeugen und die gegenseitige Anerkennung dieser Überwachungen auszuhandeln.

Ziel des UN/ECE-Übereinkommens von 1997 über die Fahrzeuguntersuchung ist die Festsetzung von Regeln für periodische technische Untersuchungen von Radfahrzeugen, die auf dem Gebiet der Vertragsparteien des Übereinkommens zugelassen oder in Betrieb sind.

¹ Entscheidung Nr. 1229/2003/EG (ABl. L 176 vom 15.7.2003).