



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. Februar 2007 (06.02)
(OR. en)**

5804/07

LIMITE

**TRANS 24
COMPET 31
ENV 62
ECO 15
ECOFIN 45
ENER 47
RELEX 61
RECH 31
EDUC 20
SOC 39
TELECOM 11
MI 27
IND 12
MAP 4**

I/A-PUNKT-VERMERK

des Generalsekretariats des Rates
für den AStV/Rat

Nr. Vordokument: 5543/07 TRANS 16 COMPET 14 ENV 41 ECO 9 ECOFIN 29 ENER 31
RELEX44 RECH 15 EDUC 12SOC 21 TELECOM 8 MI 18 IND 6 MAP 3

Betr.: Schlussfolgerungen des Rates zum Beitrag des Verkehrssektors zur Lissabon-
Strategie
– Annahme

Der Vorsitz hat ausgehend vom zweiten jährlichen Sachstandsbericht der Kommission zur neuen Lissabon-Strategie mit dem Titel "Umsetzung der erneuerten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung – Ein Jahr der Ergebnisse" (Dok. 5074/07) eine Diskussion über den Beitrag des Verkehrssektors zur Lissabon-Strategie eingeleitet, die in die Annahme von Schlussfolgerungen des Rates münden soll.

Die Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" konnte auf ihren Sitzungen vom 11., 22. und 29. Januar alle noch offenen Fragen zu dem Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates klären. Der Rat wird daher ersucht, die in der Anlage enthaltenen Schlussfolgerungen anzunehmen, die die Bedeutung des Verkehrs für die Erreichung der Lissabonner Ziele zum Ausdruck bringen und vor allem zur Information des Europäischen Rates dienen sollen.

Schlussfolgerungen des Rates zum Beitrag des Verkehrssektors zur Lissabon-Strategie

Unter Bezugnahme auf die Mitteilung der Kommission zum zweiten jährlichen Sachstandsbericht der Kommission über die erneuerte Lissabon-Strategie stellt der Rat aus dem Blickwinkel der Verkehrspolitik fest, dass effiziente, nachhaltige, zugängliche und sichere Verkehrssysteme für die Erreichung der Lissabonner Ziele von ausschlaggebender Bedeutung sind. Die Verkehrswirtschaft ist mit einem Anteil von 7 % am europäischen BIP ein wichtiger Wirtschaftssektor und leistet einen erheblichen Beitrag zur europäischen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit und zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes.

Vor dem Hintergrund der erneuerten Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung und der überarbeiteten Strategie für nachhaltige Entwicklung braucht die EU auch weiterhin eine nachhaltige Verkehrspolitik, die zum Ziel hat, die Verkehrssysteme mit den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen Europas in Einklang zu bringen. Aus diesem Grund muss das europäische Verkehrssystem durch ein **verkehrsträgerübergreifendes Konzept** optimiert werden - d.h. durch die effiziente Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger sowohl einzeln als auch miteinander kombiniert. Gleichzeitig ist weiterhin anzustreben, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten, wozu gegebenenfalls auch Verlagerungen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger gehören. Die Innovation im Verkehr spielt dabei eine wichtige Rolle für die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und für die nachhaltige Entwicklung in Europa.

Damit der Verkehr einen Beitrag zur Verwirklichung einer dynamischen, wettbewerbsfähigen, nachhaltigen und wissensintensiven EU leisten kann, bedarf es Anstrengungen sowohl auf Gemeinschaftsebene als auch auf nationaler Ebene. In diesem Zusammenhang begrüßt der Rat (Verkehr) die Fortschritte, die bei der Umsetzung des Lissabon-Programms der Gemeinschaft und der nationalen Lissabon-Reformprogramme erzielt wurden. Es gilt, das Funktionieren des Binnenmarktes weiter zu verbessern und eine Infrastruktur ohne Interoperabilitäts- und logistische Hemmnisse zu entwickeln, damit der Verkehrssektor in vollem Umfang zum Wachstum in der Europäischen Union und zur Wettbewerbsfähigkeit Europas in der Weltwirtschaft beitragen kann.

Der Rat ist sich seiner Verantwortung im Bereich der Verkehrspolitik in Bezug auf die erneuerte Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung in vollem Umfang bewusst und ist der Ansicht, dass die folgenden Maßnahmen vor dem Hintergrund der **vier prioritären Bereiche**, die der Europäische Rat im März 2006 benannt hat, von allergrößter Wichtigkeit sind:

1. Mehr Investitionen in Wissen und Innovation

Innovation sowie Forschung und Entwicklung sind von wesentlicher Bedeutung, wenn es darum geht, die Wettbewerbsfähigkeit und die Effizienz des Verkehrs zu erhöhen und einen Beitrag zur Verringerung der negativen Folgen der Zunahme des Verkehrs in Europa zu leisten. Der RAT

- BEKRÄFTIGT in diesem Zusammenhang, dass das europäische Satellitennavigationssystem **GALILEO** unbedingt vorangebracht werden muss. Dieses innovative industrielle Programm ist für die Erbringung von Verkehrsleistungen und für die technologische Position Europas im internationalen Wettbewerb von höchster Bedeutung. DER RAT BETONT, dass die Verhandlungen über den Konzessionsvertrag mit dem privaten Konsortium zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden müssen;
- HEBT HERVOR, dass das gemeinsame Unternehmen, das **SESAR** - das Programm zur Modernisierung der Infrastruktur der Flugsicherungssysteme - ausarbeiten soll, seine Tätigkeit rechtzeitig aufnehmen muss. SESAR wird der Flugsicherung ermöglichen, den durch den zunehmenden Luftverkehr bedingten Kapazitätsanforderungen zu entsprechen und gleichzeitig das Sicherheitsniveau zu erhöhen, die Flugsicherungskosten je Leistungseinheit zu senken und die ökologischen Auswirkungen der einzelnen Flüge durch die Optimierung der Luftverkehrsbewegungen zu mindern;
- BETONT, wie wichtig **intelligente Verkehrssysteme** für die Erhöhung der Effizienz aller Verkehrsträger sind. Er RUFT dazu AUF, diese Systeme prioritär zu nutzen und gegebenenfalls ihrer Interoperabilität besondere Aufmerksamkeit zu schenken. In Bezug auf den Straßenverkehr UNTERSTÜTZT DER RAT die Entwicklung politischer Initiativen zur Förderung von Systemen wie beispielsweise Fahrerassistenzsystemen, um so die Mobilität und die Nutzung der Infrastruktur im Sinne der Nachhaltigkeit zu verbessern und die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme wird der Kraftfahrzeug- und Zuliefererindustrie weiteren Auftrieb geben, da inzwischen fast 50% der Wertschöpfung eines Fahrzeugs in der Elektronik liegt.

2. Erschließung des Unternehmenspotenzials, insbesondere von KMU

Die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrswirtschaft wird durch offene Märkte und durch ein Geschäftsumfeld erhöht, das die Privatinitiative durch bessere Rechtsetzung fördert. DER RAT

- **BETONT** in diesem Zusammenhang und in Einklang mit den Grundsätzen einer **besseren Rechtsetzung**, dass die Gemeinschaft nur dann Vorschriften erlassen sollte, wenn dies erforderlich ist, und in Fällen, in denen es angebracht ist, andere Instrumente benutzen sollte; **UNTERSTREICHT**, dass die Qualität und die Nutzung der Folgenabschätzungen verbessert werden muss; **BEGRÜSST** die strategische Überprüfung früherer Initiativen durch die Kommission und **ERKENNT AN**, dass der Verwaltungsaufwand, wo dies möglich ist, reduziert werden muss, ohne dabei die erforderlichen Standards, insbesondere in den Bereichen Umwelt und Sicherheit, zu senken. **DER RAT RUFT** die Mitgliedstaaten und die Kommission **AUF**, die geltenden Rechtsvorschriften der EU im Verkehrsbereich wirkungsvoll anzuwenden und durchzusetzen;
- **ERKENNT AN**, dass eine den Binnenmarkt zusammenschließende angemessene **Infrastruktur**, einschließlich der flankierenden technologischen Maßnahmen, eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung einer wissensbasierten Wirtschaft darstellt. Vor diesem Hintergrund betont der Rat – insbesondere mit Blick auf die transeuropäischen Verkehrsnetze –, dass es eines effizienten und kohärenten Ansatzes bedarf, bei dem alle einschlägigen Finanzierungsquellen für neue und verbesserte Infrastruktureinrichtungen von europäischem Interesse, mobilisiert werden. Damit angemessene Bedingungen für den Handel innerhalb der EU und mit den Nachbarländern entstehen, muss der Infrastruktur an den Grenzübergangsstellen an den Außengrenzen der Gemeinschaft und den nichtphysischen Hemmnissen für den Handelsverkehr angemessene Aufmerksamkeit geschenkt werden. Damit die bestehenden und neuen Infrastrukturen optimale Kapazität entfalten können, gilt es u.a., die Interoperabilität, die Effizienz und nachhaltige Logistiklösungen, zu denen beispielsweise ein infrastrukturbezogenes Verkehrsmanagement gehört, zu verbessern.

- IST SICH BEWUSST, dass es im Hinblick auf eine ausgewogenere Belastung der Infrastruktur erforderlich ist, die **Abstimmung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern** zu verbessern. In diesem Zusammenhang sind effiziente Umladeeinrichtungen, einschließlich intermodale Terminals, Häfen und Flughäfen, von besonderer Wichtigkeit. Was die Häfen betrifft, so ERSUCHT DER RAT DIE KOMMISSION, im weiteren Verfahren zur zukünftigen Hafenspolitik Vorschläge für eine finanzielle Transparenz zu unterbreiten und Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Hafeninfrastruktur-Finanzierung anzunehmen, wenn der derzeitige Konsultationsprozess abgeschlossen ist;
- IST SICH BEWUSST, dass aufgrund der Globalisierung der Produktion und der entsprechenden Lieferketten der Bedarf an **fortgeschrittenen Logistiklösungen** steigt. Ein leistungsfähiges und effizientes Logistiksystem ist daher von erheblicher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und die Nachhaltigkeit des europäischen Verkehrssystems. Die Entwicklung von Logistiklösungen ist in erster Linie eine Angelegenheit der Wirtschaft, wohingegen die staatlichen Stellen daran mitwirken, dass ein begünstigendes Umfeld entsteht. Unter dieser Prämisse UNTERSTÜTZT DER RAT die Absicht der Kommission, einen europäischen Aktionsplan zur Güterverkehrslogistik zu erstellen. Im Rahmen dieses Plans sollten Vorschläge zur Schaffung der Bedingungen unterbreitet werden, unter denen europäische Handels- und Industrieunternehmen florieren können; hierbei sollte das Augenmerk vor allem auf die Ermittlung der Hauptthemnisse für eine schnellere Entwicklung der Güterverkehrslogistik sowie auf die Förderung der Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien und intelligenter Verkehrssysteme in der Lieferkette gerichtet werden;
- UNTERSTREICHT, wie wichtig es ist, die Leistungsfähigkeit der europäischen **Eisenbahnen** zu verbessern, um ihre Position als entscheidender Bestandteil des Verkehrssystems zu stärken. Ferner ERKENNT der Rat AN, dass zur weiteren Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr geeignete Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den freien Zugang auf der Grundlage der bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu gewährleisten, die Interoperabilität zu verbessern, Engpässe zu beseitigen und Lücken im Netz zu schließen;
- UNTERSTREICHT, welche wichtige Rolle der **Straßenverkehr** – sowohl für sich genommen als auch als Glied der Beförderungskette – bei der Verteilung der Güter in der Wirtschaft und bei der Mobilität der Personen in der Gesellschaft spielt. Im Hinblick auf die weitere Verbesserung der Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Straße und den Abbau von Wettbewerbsverzerrungen FORDERT DER RAT die Kommission AUF, eine Überprüfung des bestehenden Rechtsrahmens für den Zugang zum Beruf und den Zugang zum Markt vorzuschlagen, mit der unter anderem dafür gesorgt wird, dass die administrativen Belastungen angemessen und verhältnismäßig sind;

- WEIST auf die zentrale Bedeutung des **Seeverkehrs** HIN, wenn es darum geht, eine nachhaltige Mobilität in Europa zu verwirklichen und Verbindungen zwischen Europa und der Weltwirtschaft herzustellen. In Anbetracht der Tatsache, dass etwa 90 % aller Güter im Handel zwischen der EU und Drittländern und 40 % aller Güter im innergemeinschaftlichen Handel auf dem Seeweg befördert werden, BEKRÄFTIGT DER RAT sein Bekenntnis zu einer qualitätsorientierten Schifffahrt mit angemessenen Standards für die Sicherheit des Seeverkehrs und für den Schutz und die Sicherheit der Umwelt. Ferner FORDERT DER RAT die Kommission AUF, die Arbeiten zur Vereinfachung der Verfahren im Kurzstreckenseeverkehr zu intensivieren und das Konzept der Meeresautobahnen praxisorientierter zu gestalten;
- ist sich der besonderen Struktur der Branche (überwiegend KMU) voll und ganz bewusst und BEGRÜSST daher die Initiative der Kommission, weitere Vorschläge auf der Grundlage der Mitteilung über die Förderung der **Binnenschifffahrt** (NAIADES) zu erarbeiten. DER RAT BEGRÜSST INSBESONDERE das Ziel des NAIADES-Programms, günstige Bedingungen für Verkehrsdienste zu schaffen, die Modernisierung der Flotte und die Innovationstätigkeit zu fördern, die Beschäftigung und Fachkenntnisse zu fördern und eine angemessene Infrastruktur bereitzustellen.

3. Bessere Anpassung der Arbeitsmärkte und der Qualifikationen

Rund 5 % der Arbeitskräfte in der EU sind unmittelbar im Verkehrssektor beschäftigt, und indirekt hängt mit diesem Sektor auch ein ganzer Fächer anderer Arbeitsplätze zusammen. Vor diesem Hintergrund ERKENNT der RAT AN, dass

- der Anwendung und Durchsetzung der geltenden EU-Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der **Qualifikationen und Arbeitsbedingungen** größte Bedeutung zukommt,
- weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um die **berufliche Bildung** zu verbessern und die Menschen zur Aufnahme einer Tätigkeit im Verkehrssektor zu motivieren. An diesen Anstrengungen müssen, soweit möglich, die Sozialpartner mitwirken, und dem Subsidiaritätsgrundsatz ist gebührend Rechnung zu tragen. Der Rat fordert die Mitgliedstaaten außerdem auf, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, damit sie sobald wie möglich ihre Instrumente zur Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens der IAO (2006) beim Internationalen Arbeitsamt hinterlegen können.

4. Energie und Klimawandel

Beim Ölverbrauch insgesamt in der EU schlägt der Verkehrssektor mit einem Anteil von rund 71 % zu Buche. Deshalb SPRICHT SICH der RAT im Einklang mit den energiepolitischen Zielen der EU für eine Verkehrspolitik AUS, die auf eine Senkung des Energieverbrauchs und der Emissionen und damit auf eine Verringerung der zum Klimawandel beitragenden Auswirkungen des Verkehrs abzielt. Der RAT

- BETONT in diesem Zusammenhang, dass Europa in einem ersten Schritt sich gemeinsam verstärkt um noch effizientere Motoren, eine stärkere Verwendung nachhaltiger Biokraftstoffe und die Einführung innovativer Technologien für Fahrzeugmotoren und Kraftstoffe auf dem europäischen Markt bemühen und diese Initiativen in einem kohärenten europäischen Energiekonzept für den Verkehrssektor zusammenfassen muss;
- UNTERSTREICHT, wie wichtig es ist, dass die ersten Dienste im Rahmen der **Globalen Umwelt- und Sicherheitsüberwachung** (GMES-Dienste) spätestens 2008 einsatzbereit sind, damit die Gefahr von Umweltschäden so weit wie möglich eingedämmt werden kann;
- ERKENNT AN, dass **Gebührenregelungen** zur Infrastrukturfinanzierung und zur Verkehrsoptimierung beitragen könnten. Ferner FORDERT der RAT die Kommission AUF zu prüfen, wie die Kosten, die der Gesellschaft durch die Verwendung der verschiedenen Verkehrsträger entstehen, besser in dem Preis Niederschlag finden könnten, der für ihre Verwendung zu entrichten ist. In diesem Zusammenhang müssen die Überlegungen und die Konsultationen zu der Frage, inwieweit eine Erhebung von Gebühren erforderlich ist, intensiviert werden, damit deren praktischer und politischer Nutzen mit Blick auf etwaige künftige Initiativen in diesem Bereich unter Berücksichtigung der Folgen für Wirtschaft (einschließlich der Folgen für die Randgebiete), Umwelt und Gesellschaft dargetan werden kann. Der RAT BEGRÜSST es, dass die Kommission hierbei die globale finanzielle Belastung berücksichtigt, die den Betroffenen entsteht. Der RAT NIMMT die Zusage der Kommission ZUR KENNTNIS, spätestens zum 10. Juni 2008 ein allgemein anwendbares, transparentes und verständliches Modell für die Bewertung der externen Kosten, das in Zukunft bei der Berechnung der Gebühren für die Nutzung von Infrastrukturen als Grundlage dienen soll, und gleichzeitig auch eine Abschätzung der Folgen der Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger vorzulegen;

- ERKENNT AN, dass angesichts des weiterhin zunehmenden **Luftverkehrs** sich auch der Luftverkehrssektor den Herausforderungen einer Verringerung der CO₂-Emissionen stellen muss. Neben einer verbesserten Organisation des Luftraums spielen hier Innovationen und Investitionen in modernes Fluggerät eine bedeutende Rolle. Die Kommission hat am 20. Dezember 2006 einen Vorschlag zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den bestehenden Emissionshandel vorgelegt. Von verkehrspolitischer Seite her wird ein aktiver Beitrag zur Erörterung dieses Vorschlags geleistet werden; denn es gilt, nach Lösungen zu suchen, wie die Frage der Emissionen angegangen werden kann, ohne dass dies Wettbewerbsnachteile für die europäische Luftverkehrswirtschaft zur Folge hat. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Gemeinschaft für die ICAO-Versammlung im zweiten Halbjahr 2007 eine gemeinsame Position erarbeiten wird;
- BEGRÜSST – unter gebührender Berücksichtigung der Subsidiarität – , dass die Kommission ein Grünbuch zum **städtischen Verkehr** vorlegen und darin Initiativen aufzeigen will, die in Ergänzung der auf lokaler, regionaler und einzelstaatlicher Ebene ergriffenen Maßnahmen einen zusätzlichen Nutzen erbringen könnten. Die städtischen Verkehrsprobleme müssen angegangen werden, damit die Lebensqualität, die Umweltbedingungen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der städtischen Gebiete verbessert werden können.
