

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622  
PR CO 64

## MITTEILUNG AN DIE PRESSE

3352. Tagung des Rates

### Verkehr, Telekommunikation und Energie

#### Verkehr

Brüssel, 3. Dezember 2014

Präsident **Maurizio Lupi**  
Minister für Infrastruktur und Verkehr (Italien)

# P R E S S E

## **Wichtigste Ergebnisse der Ratstagung**

### **SES II+: Einheitlicher Europäischer Luftraum**

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu den beiden SES II+-Vorschlägen fest, mit denen die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums vorangetrieben werden soll (SES-Vorschlag) und die Vorschriften für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA-Vorschlag) geändert werden sollen. Die Vorschläge zielen darauf ab, die Fragmentierung des Luftverkehrssystems zu verringern und seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. [Press release](#)

Der Minister für Infrastruktur und Verkehr Italiens, Maurizio Lupi, der den Vorsitz führte, erklärte Folgendes: "Heute haben wir der Luftverkehrsbranche und den Bürgern der Union, die auf diesen Vorschlag gewartet haben, eine konkrete Antwort gegeben. Wir haben eine wichtige Einigung über einen Vorschlag erzielt, der viele Probleme, die die Mitgliedstaaten mit den SES-Vorschriften haben, regeln und die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums auf eine neue und positive Basis stellen dürfte."

### **Viertes Eisenbahnpaket**

Die Minister nahmen die Fortschritte in Bezug auf die Vorschläge über die Marktöffnung und eine straffere Verwaltung zur Kenntnis. Sie legten eine allgemeine Ausrichtung zu einem Vorschlag fest, mit dem die derzeit geltende Verordnung über die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen, die hinfällig geworden ist, aufgehoben wird.

Minister Lupi führte aus: "Nach drei Halbjahren, die ausschließlich der Säule "Technik" des vierten Eisenbahnpakets gewidmet waren, hat sich der italienische Vorsitz eingehend mit der politischen Säule befasst. Nach einer ersten Orientierungsaussprache letzten Oktober in Luxemburg haben wir ausführliche Verhandlungen geführt, die es uns möglich machten, geeignete Vorschläge zu allen wichtigen Fragen in Bezug auf die weiteren Schritte vorzulegen. Der lettische Vorsitz wird deshalb in der Lage sein, die Verhandlungen im Rat abzuschließen und den Weg für den letzten Austausch mit dem Europäischen Parlament und hoffentlich die Annahme des gesamten Pakets, der das Parlament sowie die Bürger und die Unternehmen in der Union entgegensehen, zu ebnen."

### **Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen**

Die Minister haben eine Reihe von Schlussfolgerungen zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Netz angenommen.

Minister Lupi führte aus: "Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen und effiziente Netze sind zentrale Faktoren, um Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und damit mehr und bessere Arbeitsplätze zu schaffen. Mit den heute angenommenen Schlussfolgerungen sendet der Rat im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Strategie Europa 2020 einmütig eine klare Botschaft zu dem enormen Potenzial, das in den Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen steckt."

**INHALT**<sup>1</sup>

<b>TEILNEHMER</b> .....	<b>4</b>
-------------------------	----------

**ERÖRTERTE PUNKTE**

INVESTITIONEN IN VERKEHRSINFRASTRUKTUREN .....	6
SES II+: EINHEITLICHER EUROPÄISCHER LUFTRAUM .....	6
PERSONAL AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN.....	7
VIERTES EISENBAHNPAKET.....	8
Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen .....	8
Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung .....	9
Kommissionsvorschläge zur Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung.....	10
SONSTIGES .....	11
Jährliche Sicherheitskonferenz der Europäischen Agentur für Flugsicherheit: unbemannte Luftfahrzeuge .....	11
Galileo .....	11
Auswirkungen des russischen Embargos auf den litauischen Güterkraftverkehrssektor .....	11
Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Verkehrsbereich.....	11

**SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

*keine*

<sup>1</sup>

- Sofern Erklärungen, Schlussfolgerungen oder Entschlüsse vom Rat förmlich angenommen wurden, ist dies in der Überschrift des jeweiligen Punktes angegeben und der Text in Anführungszeichen gesetzt.
- Dokumente, bei denen die Dokumentennummer im Text angegeben ist, können auf der Website des Rates <http://www.consilium.europa.eu> eingesehen werden.
- Rechtsakte, zu denen der Öffentlichkeit zugängliche Erklärungen für das Ratsprotokoll vorliegen, sind durch \* gekennzeichnet; diese Erklärungen können auf der genannten Website des Rates abgerufen werden oder sind beim Pressedienst erhältlich.

## **TEILNEHMER**

### **Belgien:**

Jacqueline GALANT

Ministerin für Mobilität, zuständig für Belgocontrol und die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCB

### **Bulgarien:**

Ivaylo MOSKOVSKI

Minister für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation

### **Tschechische Republik:**

Ladislav NĚMEC

Stellvertretender Minister für Verkehr

### **Dänemark:**

Magnus HEUNICKE

Minister für Verkehr

### **Deutschland:**

Alexander DOBRINDT

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

### **Estland:**

Clyde KULL

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Irland:**

Paschal DONOHOE

Staatsminister für europäische Angelegenheiten (Amt des Taoiseach und Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und Handel)

### **Griechenland:**

Andreas PAPASTAVROU

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Spanien:**

Ana María PASTOR JULIÁN

Ministerin für öffentliche Arbeiten

### **Frankreich:**

Alain VIDALIES

Staatssekretär für Verkehr, Meeresangelegenheiten und Fischerei

### **Kroatien:**

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Minister für maritime Angelegenheiten, Verkehr und Infrastruktur

### **Italien:**

Maurizio LUPI

Minister für Infrastruktur und Verkehr

### **Zypern:**

Marios DEMETRIADES

Minister für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

### **Lettland:**

Anrijs MATĪSS  
Kaspars OZOLIŅŠ

Minister für Verkehr  
Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

### **Litauen:**

Arijandas ŠLIUPAS

Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommunikation

### **Luxemburg:**

François BAUSCH

Staatssekretär für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur

### **Ungarn:**

Olivér VÁRHELYI

Stellvertreter des Ständigen Vertreters

### **Malta:**

Joe MIZZI

Minister für Verkehr und Infrastruktur

**Niederlande:**

Melanie SCHULTZ  
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS  
Wilma MANSVELD

Ministerin für Infrastruktur und Umwelt  
Staatssekretärin für Infrastruktur und Umwelt

**Österreich:**

Alois STÖGER

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

**Polen:**

Zbigniew KLEPACKI

Unterstaatssekretär, Ministerium für Infrastruktur und  
Entwicklung

**Portugal:**

Sérgio MONTEIRO

Staatssekretär für Infrastruktur, Verkehr und  
Kommunikation

**Rumänien:**

Iulian MATACHE

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr

**Slowenien:**

Peter GAŠPERŠIČ

Minister für Infrastruktur

**Slowakei:**

František PALKO

Staatssekretär, Ministerium für Verkehr, Bauwesen und  
Regionalentwicklung

**Finnland:**

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Stellvertreterin des Ständigen Vertreters

**Schweden:**

Anna JOHANSSON

Ministerin für Infrastruktur

**Vereinigtes Königreich:**

Robert GOODWILL

Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr

---

**Kommission:**

Violeta BULC  
Elżbieta BIENKOWSKA

Mitglied  
Mitglied

## ERÖRTERTE PUNKTE

### INVESTITIONEN IN VERKEHRSINFRASTRUKTUREN

Der Rat nahm in öffentlicher Sitzung eine Reihe von **Schlussfolgerungen zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T)** an. Die Schlussfolgerungen stellen einen Beitrag zu der für 2015 geplanten **Halbzeitüberprüfung der Wachstumsstrategie Europa 2020** dar.

Die Kernbotschaft für den Europäischen Rat auf der Dezembertagung und im Rahmen der Überprüfung der Strategie Europa 2020 lautet: die Wirtschaft in der EU benötigt ein vollständiges und effizientes Verkehrsinfrastrukturnetz, damit die Wirtschaft wachsen kann und Arbeitsplätze geschaffen werden.

Zahlreiche Minister ergriffen das Wort und dankten dem Vorsitz für dieses Fazit und die hierdurch übermittelte Botschaft. Mehrere Minister begrüßten die Vorstellung des Investitionsplans des Kommissionspräsidenten Juncker vom 26. November. Wie auch der Vorsitz und die Kommission waren sie der Auffassung, dass Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen, die sowohl kurz- als auch langfristig Vorteile bringen, einen Beitrag zur Agenda von Kommissionspräsident Juncker leisten würden.

- [Schlussfolgerungen des Rates zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Verkehrsnetz](#)

Vizepräsident Henning Christophersen und Koordinator Carlo Secchi legten ihren Zwischenbericht vor, der zusammen mit Koordinator Kurt Bodewig erstellt wurde. Der Bericht weist Beispiele für TEN-V-Projekte aus, die sich eventuell besonders für neue Finanzierungsinstrumente eignen. Die Autoren werden voraussichtlich im Frühjahr 2015 einen Schlussbericht vorlegen. Ihr Ziel ist es sicherzustellen, dass europäische Verkehrsprojekte von solchen Instrumenten profitieren können. Der Bericht war auf der informellen Tagung der Verkehrsminister im September 2014 vom italienischen Vorsitz in Auftrag gegeben worden.

- [New financial schemes for European transport infrastructure projects – interim report](#)
- [Trans-European transport network](#)
- [Bestandsaufnahme der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum](#) – Mitteilung der Kommission

### SES II+: EINHEITLICHER EUROPÄISCHER LUFTRAUM

Der Rat legte eine **allgemeine Ausrichtung** zu den beiden Vorschlägen zum SES II+-Paket fest, mit dem die **Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums** vorangetrieben werden soll (SES-Vorschlag) und die Vorschriften für die **Europäische Agentur für Flugsicherheit** (EASA-Vorschlag) geändert werden sollen.

Die Initiative zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums zielt auf eine Reform der Organisation und des Managements des europäischen Luftraums ab. Ziel der Reform ist die Überwindung der derzeitigen Fragmentierung des Luftraums, eine effizientere Gestaltung der Luftverkehrsdienste und eine Optimierung der Nutzung der Kapazitäten im Flugverkehrsmanagement. Durch direktere Flugrouten und eine stärkere Zusammenarbeit sollen das Fliegen noch sicherer gemacht, Kosten gesenkt und Treibhausgasemissionen verringert werden. Dadurch soll der europäische Luftverkehrssektor wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Regionen der Welt werden.

- Zu näheren Einzelheiten siehe Pressemitteilung [Single European Sky: Council agrees its position](#)

## **PERSONAL AN BORD VON FISCHEREIFAHRZEUGEN**

Die Minister einigten sich grundsätzlich auf einen Beschluss zur **Ermächtigung der Mitgliedstaaten, Vertragspartei des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen (STCW-F-Übereinkommen) zu werden**. Da sich der Rat nun geeinigt hat, kann der Vorschlag dem Europäischen Parlament zur Zustimmung übermittelt werden. Nach Zustimmung des Parlaments kann der Rat den Beschluss erlassen.

Das STCW-F-Übereinkommen ist ein Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation, das 1995 angenommen wurde und 2012 in Kraft getreten ist. Es stellt den ersten Versuch dar, weltweit rechtsverbindliche Sicherheitsstandards für das Personal von Fischereifahrzeugen zu schaffen.

Ziel des Übereinkommens ist es sicherzustellen, dass das Personal an Bord von Fischereifahrzeugen sowohl die fachliche als auch die körperliche Eignung zur Ausführung seiner Aufgaben hat. Als Nachweis müssen die Seeleute ein Befähigungszeugnis vorlegen und sich einer medizinischen Untersuchung unterziehen. Dadurch sollen potenzielle Sicherheitsrisiken für die Menschen auf See sowie für Sachwerte auf See und die Meeresumwelt möglichst gering gehalten werden. Ein weiteres Ziel ist es, gleiche Wettbewerbsbedingungen im Fischereisektor zu schaffen.

Die Vorschriften gelten für Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mindestens 24 m mit einer Antriebsleistung von mindestens 750 kW. Sie betreffen Kapitäne, Offiziere, technische Offiziere und Funker.

Die EU kann nicht Vertragspartei des STCW-F-Übereinkommens werden, da nur Staaten Vertragsparteien des Übereinkommens sein können. Vier Länder (Dänemark, Spanien, Lettland und Litauen) sind dem Übereinkommen bereits beigetreten. Nach Auffassung der Kommission fallen einige Teile des Übereinkommens in die ausschließliche Zuständigkeit der EU hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Berufsqualifikationen und berühren somit Bestimmungen des Vertrags und das Sekundärrecht der EU. Deshalb müssen die Mitgliedstaaten vom Rat ermächtigt werden, um dem STCW-F-Übereinkommen beitreten zu können.

In dem Beschluss werden alle Mitgliedstaaten, die über Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge, über Häfen für seegehende Fischereifahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des Übereinkommens fallen, oder über Ausbildungseinrichtungen für Personal an Bord von Fischereifahrzeugen verfügen ersucht, dem Übereinkommen beizutreten.

- [Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten](#)
- [Internationale Seeschiffahrtsorganisation: STCW-F](#)

## **VIERTES EISENBAHNPAKET**

Der Rat legte eine **allgemeine Ausrichtung** zu einem Vorschlag zur Aufhebung der derzeit geltenden Verordnung über die **Normalisierung der Konten** der Eisenbahnunternehmen fest. Die Minister **nahmen** ferner **die Fortschritte** in Bezug auf zwei Vorschläge zur Verbesserung der Schienenverkehrsdienste in der EU mittels Marktöffnung und eine straffere Verwaltung **zur Kenntnis**.

Diese Vorschläge bilden zusammen die **"politische Säule" bzw. die "Marktsäule" des vierten Eisenbahnpakets**. Damit sie Gesetzeskraft erlangen können, müssen sie auch vom Europäischen Parlament gebilligt werden.

### **Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen**

Mit dem Vorschlag soll die Verordnung Nr. 1192/69 aufgehoben werden, die überholt und nicht mehr mit dem Unionsrecht vereinbar ist. Sie war ursprünglich angenommen worden, um die Kosten und Vorteile einzelstaatlicher monopolistischer Eisenbahnunternehmen an die Kosten und Vorteile in anderen Verkehrssektoren anzupassen.

Diese Sonderregelungen waren in den 1960er Jahren erforderlich, als einzelstaatliche Eisenbahnunternehmen in vielen Fällen im Namen öffentlicher Behörden tätig waren. Sie zahlten Familienzulagen und Renten und übernahmen medizinische Behandlungskosten. Sie unterstützten die allgemeine Beschäftigungspolitik, indem sie Personal anstellten, das sie nicht wirklich benötigten. Sie beseitigten sogar Kriegsschäden mit eigenen Haushaltsmitteln. Diese Kosten, und in manchen Fällen auch Vorteile, brachten die Eisenbahnunternehmen in eine ungleiche Lage im Vergleich zu anderen Verkehrsarten.

Nur vier Mitgliedstaaten – Belgien, Deutschland, Irland und Polen – wenden diese Verordnung noch an. Folgende Kategorien von Ausgleichsleistungen werden noch angewendet: Entschädigungen bei Arbeitsunfällen, Altersversorgung und Kosten für Kreuzungsanlagen. Das jährliche Gesamtvolumen der Ausgleichsleistungen liegt knapp über 100 Mio. EUR.

Diese Leistungen könnten jedoch – soweit sie mit dem Unionsrecht vereinbar sind – durch alternative Instrumente oder Vorschriften geregelt werden. Was den größten Posten, die Kosten für Kreuzungsanlagen, anbelangt, so wird ab 16. Juni 2015 ein alternatives Instrument gelten, da zu diesem Zeitpunkt die Umsetzung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums abgeschlossen sein muss.

Die Minister verständigten sich darauf, dass die Verordnung am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten soll, wie dies die Kommission vorgeschlagen hatte.

- [Normalisierung der Konten: Bericht an den Rat](#)

### **Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung**

Ziel des Richtlinienvorschlags und des Verordnungsvorschlags ist es, die **inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste** durch **Öffnung dieser Märkte für den Wettbewerb** zu verbessern. Darüber hinaus sollen neue Regelungen für die **Leistungsstrukturen der Infrastrukturbetreiber** festgelegt werden, um einen gleichberechtigten Zugang zum Schienennetz zu gewährleisten und besser auf die Anforderungen des Marktes reagieren zu können.

Die Schienenverkehrsdienste sollen dynamischer und kundenorientierter gestaltet und Investitionen und Innovationen gefördert werden.

Die Arbeiten in der Gruppe sind seit der Aussprache im Rat im Oktober vorangekommen. Ein Sachstandsbericht enthält einen Überblick über die bisher geleistete Arbeit und Vorschläge für die weiteren Beratungen.

- [Sachstandsbericht über Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung](#)

Im Hinblick auf weitere Fortschritte **schlägt der Vorsitz vor, unter anderem folgende Fragen zu prüfen:**

- Es sollten Schutzmechanismen zur Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts oder der Tragfähigkeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge, d.h. Dienstleistungsverträge, die die Pflicht zur Erbringung von Diensten enthalten, selbst wenn diese unrentabel sind, vorgesehen werden.
- Es sollten ferner Schutzmechanismen festgelegt werden, um zu verhindern, dass bei den Verträgen nur die "Rosinen" herausgepickt werden. Das heißt, privaten Betreibern soll es nicht gestattet werden, sich profitable Strecken zu Lasten der Verluststrecken, an denen ein öffentliches Interesse besteht, herauszupicken.
- Den Mitgliedstaaten sollte es möglich sein, im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge rentable und unrentable Strecken zu bündeln.

- Für den Fall, dass der Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe angenommen wird, sollten eine Reihe von Ausnahmen gelten.
- Den Mitgliedstaaten würde die Wahl ihres jeweiligen Modells der Infrastrukturverwaltung überlassen. Es würden gemeinsame Vorschriften vorgesehen, um die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber und die Transparenz der Finanzströme unabhängig von der Struktur zu gewährleisten.
- Die von der Kommission vorgeschlagenen Fristen sollten verlängert werden.

Die Vorschläge des Vorsitzes sind Anhaltspunkte für weitere Beratungen und in keiner Weise bindend.

### **Kommissionsvorschläge zur Marktöffnung und Infrastrukturverwaltung**

Nach der Öffnung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2007 und des internationalen Schienenpersonenverkehrs im Jahr 2010 schlägt die Kommission nunmehr vor, die inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste ab Dezember 2019 für den Wettbewerb zu öffnen. Die Eisenbahnunternehmen der EU hätten ab diesem Zeitpunkt in allen EU-Ländern gleichberechtigten Zugang zu Schienennetz, Signaleinrichtungen und Bahnhöfen, um inländische Personenverkehrsdienste zu betreiben.

Ebenfalls ab 2019 wäre für öffentliche Dienstleistungsverträge, die derzeit mehr als 90 % aller Bahnfahrten in der EU ausmachen, generell eine Ausschreibung zwingend vorgeschrieben. Bestehende direkt vergebene Aufträge dürften noch bis zum Vertragsende weitergeführt werden, jedoch nicht länger als bis Ende 2022.

Des Weiteren schlägt die Kommission strengere EU-Vorschriften zur Trennung zwischen den Infrastrukturbetreibern, die für das Schienennetz und die Bahnhöfe zuständig sind, und den Eisenbahnunternehmen, die die Beförderungsleistungen erbringen, vor. Einzelstaatliche Monopolisten, die beide Funktionen wahrnehmen, sollen in zwei Bereiche aufgespalten werden ("institutionelle Trennung"). Alternativ dazu sollen für den Fall, dass die Mitgliedstaaten bestehende Holdingstrukturen beibehalten möchten, strenge Regelungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber vorgesehen werden.

- [Viertes Eisenbahnpaket](#)

## **SONSTIGES**

### **Jährliche Sicherheitskonferenz der Europäischen Agentur für Flugsicherheit: unbemannte Luftfahrzeuge**

Der Vorsitz berichtete den Ministern von der jährlichen Sicherheitskonferenz der EASA, die am 15./16. Oktober 2014 in Rom stattgefunden hatte. Zentrales Thema der Konferenz war die Sicherheit in der allgemeinen Luftfahrt und ferngesteuerte Flugsysteme (RPAS, zivile Drohnen). Die Kommission teilte mit, dass die öffentliche Konsultation zu den RPAS abgeschlossen sei. Daran anschließen werden sich nun konkrete Vorschläge, die die Kommission im nächsten Jahr unterbreiten wird.

Die Frage der ferngesteuerten Flugsysteme war auch von den Ministern auf der Tagung des Rates (Verkehr) im Oktober erörtert worden.

### **Galileo**

Die Kommission unterrichtete die Minister über ihren neuesten Standpunkt zu den globalen Satellitennavigationssystemen der EU, Galileo und EGNOS. Die Kommission wies nachdrücklich auf das politische und wirtschaftliche Potenzial dieser Systeme und darauf hin, dass es das Ziel sei, erste Galileo-Dienste 2016 und die vollständigen Dienste bis 2020 zur Verfügung zu stellen.

### **Auswirkungen des russischen Embargos auf den litauischen Güterkraftverkehrssektor**

Die litauische Delegation unterrichtete die Minister über die Schwierigkeiten, die litauische Güter- und Personenkraftwagen in jüngster Zeit an der russischen Grenze hätten. Sie wies auf die potenziellen schwerwiegenden wirtschaftlichen Folgen und finanziellen Verluste für eine Reihe von Wirtschaftsteilnehmern hin.

Die Kommission versprach, die Lage aufmerksam zu verfolgen.

- [Lithuanian delegation information note](#)

### **Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes im Verkehrsbereich**

Der künftige lettische Vorsitz stellte sein Arbeitsprogramm im Verkehrsbereich für das erste Halbjahr 2015 vor. Im Bereich der Gesetzgebungsvorschläge wird der Schwerpunkt unter anderem auf dem vierten Eisenbahnpaket, den Fluggastrechten und den technischen Vorschriften für Binnenschiffe liegen. Zu den anderen prioritären Bereichen gehören die Straßenverkehrssicherheit, das internationale Umfeld des Seeverkehrs und das transeuropäische Verkehrsnetz. Tagungen des Rates (Verkehr) sind auf den 13. März und den 11. Juni 2015 angesetzt.

- [Latvian presidency information note](#)

**SONSTIGE ANGENOMMENE PUNKTE**

---