

Vortrag an den Ministerrat

Bericht über die 3685. Tagung des Rates der Europäischen Union (**Verkehr, Telekommunikation** und Energie) am 3./4. Dezember 2018 in Brüssel

Die Ergebnisse der unter Vorsitz von Bundesminister Ing. Norbert Hofer geführten 3685. Tagung des Rates Verkehr, Telekommunikation und Energie vom 3./4. Dezember 2018, bei dem Dossiers aus dem Verkehrs- und Telekommunikationsbereich behandelt wurden, können wie folgt zusammengefasst werden:

VERKEHR

Mobilitätspaket I

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über den Berufszugang und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Marktzugang im Güterverkehr;

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten sowie der Verordnung (EG) Nr. 165/2014 in Bezug auf den Fahrtenschreiber;

Änderung der Richtlinie 2006/22/EG über die Durchsetzung von Sozialvorschriften und Vorschlag für eine „Lex Specialis“ für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehr

Der Vorsitz verwies eingangs auf die Arbeiten der Vorgängerpräsidentschaften Estland und Bulgarien und betonte ebenso wie die Europäische Kommission (EK) die Bedeutung dieser Elemente des ersten Mobilitätspaketes für die Regelung des Güterkraftverkehrsmarktes sowie die Notwendigkeit, im Rahmen der gegenständlichen Sitzung eine tragbare Einigung zu finden. Mit dem am Rat vorgelegten Vorschlag für einen Kompromiss habe die österreichische Präsidentschaft versucht, einen fair balancierten Ausgleich im Sinne einer Paketlösung zu erzielen. Diese stellt auf eine Stärkung der sozialen Säule, auf eine wesentliche Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen der europäischen LKW Fahrer, auf faire Wettbewerbsbedingungen, auf ein Entgegenwirken von Marktverzerrungen und die

Gewährleistung von Straßenverkehrssicherheit ab und sie beinhaltet Vorschriften zur Verbesserung von Kontrollen.

Nach intensiven Verhandlungen und mehreren für bi- und multilaterale Gespräche sowie Textformulierungen genutzten Sitzungsunterbrechungen legte der Vorsitz ein Kompromisspaket vor, das im Wesentlichen folgende Elemente umfasst:

Bei der Kabotage (also der Transporttätigkeit eines Unternehmens in einem Mitgliedstaat, in dem es nicht ansässig ist) wird die derzeitige Regel von höchstens 3 Kabotageoperationen in 7 Tagen beibehalten. Zur Bekämpfung von Missbrauch in Form von systematischer Kabotage wird eine „cooling off“ Periode von 5 Tagen nach der letzten dieser drei Kabotagefahrten eingeführt, bevor mit demselben Fahrzeug weitere Kabotagefahrten im selben Mitgliedstaat ausgeführt werden dürfen. Der Anwendungsbereich dieser Verordnung (VO) wurde ebenso auf leichte Nutzfahrzeuge (3,5 to) ausgedehnt wie jener der VO über den Berufszugang; in dieser wurden darüber hinaus die Zugangsvoraussetzungen deutlich erweitert und klarer gefasst, um Briefkastenfirmen entgegen zu wirken. Dazu zählt etwa die Verpflichtung, bestimmte Büroräume, Parkplätze und Firmenaktivitäten nachzuweisen oder einen Transportmanager einzurichten, der vor Ort tätig sein muss. Bei den Lenk- und Ruhezeiten sind als wesentliche Neuerung und klare Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen des Fahrers zwei Aspekte zu nennen: zum einen wird erstmals festgeschrieben, dass der Fahrer alle 4 Wochen bzw. sogar alle 3 Wochen (wenn 2 verkürzte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander konsumiert werden) nach Hause zurückkehren muss (also an Unternehmenssitz/Niederlassung des Unternehmens oder Wohnort im Sitzstaat). Mitgliedstaaten dürfen regeln, dass für Fahrer, die im rein nationalen Verkehr eingesetzt sind, auf eine kurze Ruhezeit immer eine lange Ruhezeit folgen muss. Darüber hinaus gibt es ein absolutes Verbot, in der LKW-Kabine die reguläre Wochenendruhezeit zu verbringen. Der Zeitpunkt für die Nachrüstung von allen im internationalen Verkehr eingesetzten Lkw mit dem intelligenten Fahrtenschreiber wurde erheblich vorgezogen werden (von 2034 auf 2024). Laut den geltenden Rechtsvorschriften sind neue Fahrzeuge ab Juni 2019 mit der ersten Version des intelligenten Fahrtenschreibers auszurüsten. Diese Verpflichtung bleibt unverändert bestehen. Sobald die neue Software für die Version 2 auf dem Markt ist, wird diese Version 1 des intelligenten Fahrtenschreibers mittels eines software-updates erweitert, damit Grenzübertritte sowie bestimmte Aktivitäten des Fahrers (zB Anhalten, Abladen) automatisch registriert werden. Ab 2022 werden nur mehr Fahrzeuge neu zugelassen, die bereit diese Version 2 des smarten Tachographen haben.

Wesentliche Neuerung und weitere massive Verbesserung der Arbeits- und Sozialbedingungen ist die Einführung einer „lex specialis“ zur Entsende-Richtlinie: für im internationalen Verkehr tätige LKW-Fahrer gilt bereits ab dem ersten Tag sowohl für grenzüberschreitende Fahrten als auch für Kabotage das Lohn- und Urlaubsschema des Aufnahmemitgliedstaates. Rein bilaterale Fahrten (direkt vom Staat der Niederlassung in einen anderen Staat) und Transitfahrten sind von den Entsenderegeln ausgenommen. Sobald Fahrzeuge mit dem Smart Tachograph der Version 2 ausgestattet sind, dürfen im Rahmen einer solchen bilateralen Fahrt insgesamt zwei zusätzliche Operationen (1 bei der Hinfahrt, 1 bei der Rückfahrt – oder keine zusätzliche bei der Hinfahrt, dafür 2 bei der Rückfahrt) durchgeführt werden, ohne dass die Entsenderegeln zur Anwendung kommen.

Dieses Kompromisspaket fand die Zustimmung der Mehrheit der Mitgliedstaaten, die allgemeine Ausrichtung zu diesen Dossiers wurde somit angenommen. Ungarn, Polen, Lettland, Irland, Litauen, Bulgarien, Malta, Kroatien und Belgien (aufgrund einer nicht ausreichend geklärten Frage des Verhältnisses dieser VO und RL zu bilateralen Abkommen) stimmten gegen das Paket, während sich Rumänien der Stimme enthielt.

Im Zuge dieser Beschlussfassung wurde auch die allgemeine Ausrichtung zur mit dem ersten Mobilitätspaket zusammenhängenden **Änderung der RL 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr (KV)** angenommen. Wesentliche Inhalte dieses Beschlusses sind eine Konkretisierung und Vereinheitlichung des Anwendungsbereichs der RL in Bezug auf den zulässigen Straßenvor- und Nachlauf im KV mit 150 km Luftlinie. Eine Überschreitung dieser 150 km ist möglich, wenn innerhalb dieser Entfernung kein geeigneter KV-Terminal vorhanden ist; andererseits können die Vorteile des Straßenvor- und Nachlaufs (also zB höhere Gewichtslimits) ausgesetzt werden, wenn ein Mitgliedstaat im Straßenvor- und Nachlauf komplett transitiert würde. Darüber hinaus wird es zu Effizienzsteigerung an Terminals durch Kodifizierung bereits gängiger intermodaler Ladeeinheiten kommen. Des Weiteren wird Art. 4 der RL neu gefasst: grundsätzlich wird die geltende Liberalisierung der Straßenvor- und Nachläufe bei internationalen kombinierten Verkehren beibehalten. Künftig können Mitgliedstaaten zur Vermeidung eines Missbrauchs durch eine unbegrenzte Anzahl rein nationaler Vor- und Nachläufe auf der Straße jedoch vorsehen, dass die letzte Entladung in einem Aufnahmemitgliedstaat innerhalb eines bestimmten Zeitraums stattfindet, der nicht kürzer als 5 Tage sein darf. In diesem Fall muss auch eine „cooling off“ Periode (von maximal 5 Tagen) eingeführt werden, bis die nächste Tätigkeit erfolgt.

Der Rat nahm in weiterer Folge eine **allgemeine Ausrichtung** zur im Rahmen des **Mobilitätspaketes III** vorgelegten **RL über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur** an. Dadurch wird ein weiterer wichtiger Beitrag zur Reduktion der Anzahl der Verkehrstoten und schwer Verletzten insbesondere auch im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer gesetzt. Diese RL regelt die Bewertung und Sicherstellung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer von der Planung bis zum Bau und dem Betrieb der Straßeninfrastruktur. Der Anwendungsbereich der RL wurde signifikant erweitert: aktuell sind nur TEN-T Straßen erfasst, zukünftig auch alle übrigen Autobahnen sowie Hauptstraßen, die große Städte und Regionen verbinden (diese werden von den EU-MS national festgelegt) sowie EU-finanzierte Straßeninfrastrukturprojekte außerhalb städtischer Gebiete. Straßengestaltung, Unfallstatistik- und -analyse sowie die Einstufung des Straßennetzes in Sicherheitskategorien werden ebenso geregelt wie die Festlegung von periodischen Sicherheitsüberprüfungen.

Der Rat nahm anschließend den vom Vorsitz vorgelegten **Fortschrittsbericht zum RL-Vorschlag über die Abschaffung der jahreszeitlich bedingten Zeitumstellung** an. Dieses von der EK sehr kurzfristig vorgelegte Dossier wurde prioritär behandelt und im Rahmen des informellen Rates der Verkehrs- und Umweltminister in Graz am 29./30.10.2018 auch bereits auf politischer Ebene diskutiert. Dabei kristallisierten sich einige kritische Aspekte heraus: der Zeitplan der EK (Umsetzungsfrist 01.04.2019) wurde als zu knapp eingestuft; die Mitgliedstaaten sahen die Notwendigkeit für mehr Zeit für Konsultationen und forderten von der EK eine umfassende Folgenabschätzung; die größten Bedenken bestanden hinsichtlich der Gefahr eines übereilten Beschlusses mit dem Risiko, dass es in Europa zu einem „Zeit-Fleckerlteppich“ kommt. Der österreichische Ratsvorsitz hat diesen Bedenken insofern Rechnung getragen, als vorgeschlagen wird, die Frist zur Umsetzung auf 2021 auszudehnen und einen institutionalisierten Koordinationsprozesses auf europäischer Ebene einzurichten. Auf dieser Basis werden die Arbeiten weitergeführt.

Zur **Verordnung zur „Fazilität Connecting Europe“** (CEF) nahm der Rat eine **partielle allgemeine Ausrichtung** (partiell deshalb, weil die konkreten Budgetmittel noch im Rahmen der Verhandlungen zum mehrjährigen Finanzrahmen beschlossen werden müssen). CEF ist das zentrale EU-Programm zur Unterstützung der transeuropäischen Netze (TEN) in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales. „CEF 1“ hat 2014 ihre Tätigkeit aufgenommen und gilt bis 2020. Das Nachfolgeinstrument „CEF 2.0“ gilt für die EU-Finanzperiode 2021-2027. Durch die Beschlussfassung wurde ein weiterer wesentlicher Schritt im Hinblick auf die Regeln für EU-Finanzierung der TEN gesetzt, insbesondere auch durch die Anhebung der Kofinanzierungsraten für Baukosten für grenzüberschreitende Projekte auf bis zu 50%.

Die einstimmige Annahme von **Ratsschlussfolgerungen zur Binnenschifffahrt** stellt einen weiteren Beitrag zur Stärkung dieses umweltverträglichen und energieeffizienten Verkehrsträgers dar. Die Schlussfolgerungen sprechen die wichtigsten Herausforderungen für diesen Sektor an, wie etwa die Verbesserung der Infrastruktur, die Ökologisierung der Flotte und die fortschreitende Digitalisierung; die EK wird in diesem Zusammenhang eingeladen, ein Folgeprogramm zu den EU-Programmen NAIADES I und II vorzulegen.

Im Seeverkehr nahm der Rat eine **allgemeine Ausrichtung zur RL über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten** an. Diese RL passt die geltenden EU-Bestimmungen über die Mindestausbildung von Seeleuten an die aktuellen Änderungen des von der internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO ausgearbeiteten „Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten“ an. Die rechtlichen Klarstellungen über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Arbeitnehmer in diesem Bereich.

Darüber hinaus gelang es, eine **allgemeine Ausrichtung** zur ebenfalls im Rahmen des **Mobilitätspaketes III** vorgelegten **VO zur Entwicklung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr** anzunehmen. Diese VO soll dazu beitragen, dass der Seeverkehrssektor verstärkten Nutzen aus der Modernisierung und Digitalisierung der Verwaltungsabläufe in den Häfen ziehen kann, indem Meldeformalitäten koordiniert und harmonisiert zusammengeführt werden. Dies bewirkt Verbesserungen bei der Interoperabilität der bestehenden Systeme und reduziert den administrativen Aufwand für die Seeverkehrsunternehmen.

Der Rat weiters die vom Vorsitz vorgelegten **Fortschrittsberichte zur VO über Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**, zur Änderung der **RL über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge**, zur **VO zur Straffung der Maßnahmen zur Förderung des transeuropäischen Verkehrsnetzes** sowie zur **VO über elektronische Frachtbeförderungsinstrumente** zur Kenntnis.

Im Rahmen des Mittagessens wurde die Thematik der **Flugverspätungen und -ausfälle** behandelt. Seitens der Eurocontrol wurden hierbei mehrere kurzfristige Maßnahmen vorgeschlagen, die die Situation bereits im Jahr 2019 verbessern sollten. Zusätzliche längerfristig notwendige Maßnahmen wären die Reorganisation des europäischen Luftraumes, die Stärkung der Eurocontrol als Netzwerkmanager, die Modernisierung des ATM Systems sowie die Verbesserung der Leistungsziele. Die EK wies darauf hin, dass es sich um eine gemeinsame Verantwortlichkeit aller EU-Institutionen und der Stakeholder handle. Alle MS hielten fest, dass rasch Maßnahmen sowohl kurzfristiger als auch langfristiger Natur

gesetzt werden müssen. Genannt wurde in diesem Zusammenhang die bessere Koordination der Verkehrsflüsse, eine verbesserte Integration der meteorologischen Dienste und die Stärkung der Rolle der Eurocontrol als Netzwerkmanager zu stärken. Ebenso wurde die sozialen Komponente angesprochen, wie die Vermeidung von Streiks sowie die Verbesserung der Ausbildung des Flugsicherungspersonals.

Unter dem Tagesordnungspunkt „**Sonstiges**“ berichtete der Vorsitz über die **mit dem Europäischen Parlament erzielten Einigungen zur RL über elektronische Mautsysteme und Informationsaustausch**, zur **VO zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr** und zur **VO betreffend Wet-Leasing im Flugverkehr**. Die EK informierte über den Stand der Luftverkehrs-Verhandlungen mit den **ASEAN Staaten**, über das Thema „**Sozialagenda in der Luftfahrt**“ und eine **Studie zu nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturgebühren und der Internalisierung externer Effekte des Verkehrs**. Der Vorsitz stellte schließlich den Sachstand zur **VO zur Aufstellung des Weltraumprogramms** der Union dar und berichtete über die **informelle Tagung der Ministerinnen und Minister für Verkehr und Umwelt** (Graz, 29./30. Oktober 2018). Zum Abschluss des Verkehrsteiles informierte der zukünftige **rumänische Vorsitz** über die Schwerpunkte seines Arbeitsprogrammes: dabei stehen die Fortsetzung der Arbeiten zu den Dossiers der Mobilitätspakete ebenfalls im Zentrum wie das Dossier der Sommerzeit, die Passagierrechte im Schienenbereich oder die internationalen Luftverkehrsverhandlungen.

TELEKOMMUNIKATION

Der Rat nahm **eine partielle allgemeine Ausrichtung zur VO zur Aufstellung des Programms „Digitales Europa“** für den Zeitraum 2021-2027 an. Der Vorsitz stellte die Zielsetzung dar, ein Finanzierungsinstrument zu schaffen, um größtmöglichen Nutzen aus dem digitalen Wandel zu ziehen. Einige Elemente seien von der partiellen allgemeinen Ausrichtung ausgenommen, vor allem Fragen, die Gegenstand horizontaler Verhandlungen über den Mehrjährigen Finanzrahmen seien, oder Elemente, die mit laufenden Beratungen über andere Gesetzgebungsdossiers zusammenhängen. Die EK bedankte sich für die zügigen Arbeiten unter österreichischem Vorsitz und die konstruktiven Beiträge seitens der Delegationen. Es handle sich um das erste paneuropäische Programm im digitalen Sektor zur Einführung und Nutzung von Technik. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten äußerte sich positiv zum gefundenen Kompromiss. Einige Delegationen zeigten sich skeptisch gegenüber der Ausweitung in Art. 12 Abs. 5 von Cybersicherheit auch auf die Bereiche Hochleistungsrechnen und Künstliche Intelligenz und legten eine Protokollerklärung vor.

Der Rat nahm weiters **einen Sachstandsbericht zur VO zur Einrichtung des Europäischen Kompetenzzentrums für Cybersicherheit und des Netzes nationaler Koordinierungszentren** zur Kenntnis. Hauptziel dieses Vorschlags ist die Einrichtung eines Europäischen Kompetenzzentrums für Cybersicherheit in Industrie, Technologie und Forschung sowie eines Netzes nationaler Koordinierungszentren für Cybersicherheit. Ergänzend werden industrielle, akademische und gemeinnützige Forschungseinrichtungen und Verbände sowie öffentliche und andere Einrichtungen, die sich mit betrieblichen und technischen Fragen befassen, in der Kompetenzgemeinschaft für Cybersicherheit zusammengefasst. Sitz des Kompetenzzentrums soll Brüssel sein. Es ist eine Einrichtung für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2029 vorgesehen, ebenso eine gemeinsame Finanzierung durch Union und Mitgliedstaaten. Die EK dankte dem österreichischen Vorsitz für die erzielten Fortschritte, auf deren Grundlage Europa Kapazitäten aufbauen könne, um besser autonom auftreten zu können und wettbewerbsfähiger zu werden.

Der Rat nahm außerdem einen **Sachstandsbericht zum Verordnungsvorschlag über die Privatsphäre und elektronische Kommunikation (e-Privacy)** an und führte dazu einen Gedankenaustausch. Die EK verwies auf die Bedeutung des Dossiers für die Bürger in Bezug auf Rechtssicherheit und Transparenz. Ziel dieser VO sei Kohärenz, Anpassung an die seit Mai 2018 geltende Datenschutzgrundverordnung und an den Kodex für elektronische Kommunikation sowie der bessere Schutz der Privatsphäre zur Stärkung des Vertrauens der Bürger in das digitale Umfeld. Die weitaus überwiegende Mehrzahl der Delegationen dankte dem Vorsitz für die Arbeiten, wodurch wesentliche Fortschritte erzielt wurden, jedoch seien noch weitere Verhandlungen nötig. Die EK trat dafür ein, die im Rahmen des Meinungsaustausches vorgebrachten Vorschläge aufzugreifen und den Vorschlag auf dieser Grundlage weiterzuentwickeln. Der Vorsitz wies darauf hin, dass damit eine gute Basis für die weiteren Arbeiten unter dem künftigen rumänischen Vorsitz geschaffen wurde.

Unter den Tagesordnungspunkten „**Sonstiges**“ erfolgten Informationen des österreichischen Vorsitzes zu den aktuellen Gesetzgebungsvorschlägen: Neufassung der **RL über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (PSI)**, zur **VO zur Domäne oberster Stufe „.eu“** und ihrem geplanten Abschluss unter österreichischem Vorsitz, zur **VO zum Rechtsakt zur Cybersicherheit** sowie zum Stand der Umsetzung der **Strategie für einen digitalen Binnenmarkt**. Mit der Strategie soll sichergestellt werden, dass Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft in Europa das neue digitale Zeitalter optimal nutzen. Der Vorsitz unterstrich die erzielte politische Einigung zum Kodex für elektronische Kommunikation und der Verordnung zur Einrichtung des Gremiums europäischer Regulierungsbehörden für die elektronische Kommunikation (**GEREK**), die die europäische Telekommunikationslandschaft neu gestalten. Auch in abgelegenen Gebieten soll damit die Einführung von Infrastruktur erleichtert und ein modernes digitales Europa aufgebaut werden. Die Umsetzung der RL

obliege nunmehr den Mitgliedstaaten, die sich mit der Annahme des Kodex für elektronische Kommunikation auch verpflichtet hätten, die rasche Markteinführung von 5G zu erleichtern. Die EK informierte über die jüngsten Initiativen des **Digitalen Binnenmarktes** und die bereits erzielten Erfolge: So finde seit 3. Dezember 2018 die Geoblocking-Verordnung in allen Mitgliedstaaten Anwendung, die Einkaufsmöglichkeiten für alle Menschen in der EU verbessere. Ein weiterer Schritt sei mit den neuen Bestimmungen zum Roaming erzielt worden, was sich darin widerspiegelt, dass unionsweit fünfmal mehr Daten verbraucht und doppelt so viele grenzüberschreitende Anrufe getätigt wurden. Das bei der heutigen Ratstagung angenommene Telekommunikationspaket schaffe ein rechtliches investitions- und wettbewerbsfreundliches Umfeld, das ein gutes Umsetzungswerkzeug für den 5G-Ausbau darstelle. Die Mitgliedstaaten wurden aufgerufen, die effiziente Umsetzung dieser Maßnahmen zu starten. Die EK kündigte die Vorlage eines Aktionsplans zum Thema Künstliche Intelligenz noch für dieselbe Woche an.

Abschließend stellte die **rumänische Delegation** ihr Präsidenschaftsprogramm im Bereich Telekommunikation vor. Der künftige Ratsvorsitz wolle Fortschritte und nach Möglichkeit auch Abschluss der offenen Dossiers der Digitalen Binnenmarktstrategie erzielen und nimmt die Debatte zur künftigen Gestaltung des Digitalen Binnenmarkts im Rahmen einer europäischen Vision nach 2020 in Aussicht. Schwerpunkte werden 5G, die europäische Datenwirtschaft, Supercomputer, künstliche Intelligenz, Cybersicherheit, Datenzugang, digitale Kompetenzen und Maßnahmen gegen die digitale Kluft sein. Eine Priorität des künftigen rumänischen Vorsitzes wird das Thema „Frauen in Technologie – hin zu einem kulturellen Wandel“ im Hinblick auf Berufschancen für Frauen und Mädchen im digitalen Bereich darstellen.

Ich stelle daher im Einvernehmen mit dem Bundeskanzler und der Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort den

Antrag,

die Bundesregierung wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

7. Jänner 2018

Ing. Norbert Hofer
Bundesminister