

5360/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5677/J - NR/1999 betreffend schlechte Noten für österreichischen EU - Ratsvorsitz, die die Abgeordneten Mag. STADLER und Kollegen am 26. Januar 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Fragen 1 bis 3:

Es wird auf den Ergebnisbericht über die österreichische EU - Ratspräsidentschaft verwiesen, der bereits dem Nationalrat und dem Bundesrat zur Kenntnis gebracht wurde.

Dieser Bericht, der vom Bundeskanzleramt und dem Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten in Zusammenarbeit mit sämtlichen Bundesministerien erstellt wurde, gibt einen Überblick über die während der österreichischen EU - Ratspräsidentschaft in den einzelnen Sachgebieten erzielten wesentlichsten Fortschritte und Ergebnisse.

Zu Fragen 4 und 9:

Im Bereich Forschung fand kein informelles Ministertreffen während der österreichischen EU - Ratspräsidentschaft statt. Hinsichtlich des informellen Treffens der Bildungsminister wird auf die Beantwortung durch das Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten verwiesen.

Im Bereich des Verkehrs fand ein informelles Ministertreffen in Feldkirch statt. Es ist daraufhin - zuweisen, dass bei informellen EU - Ministertreffen keine offiziellen Tagesordnungen vorliegen, dass aber die Beratungen in der Regel anhand von einigen Schwerpunktthemen strukturiert werden. Anlässlich des informellen Verkehrsministerrates in Feldkirch betrafen die Diskussionen der Verkehrsminister zum einen den Themenblock „Harmonisierung, Regulierung, Liberalisierung der Verkehrsmärkte und deren Konsequenzen auf Beschäftigung, soziale Bedingungen und Sicherheit“, zum anderen das Themengebiet „Rahmenregelung zur Lösung der durch den Lastkraftwagenverkehr verursachten Verkehrsprobleme“. Weiters ist anzumerken, dass informelle Ministerräte primär dem Meinungsaustausch auf politischer Ebene dienen.

In der Diskussion zur Frage der Harmonisierung, Regulierung bzw. Liberalisierung der Verkehrsträger und den damit verbundenen Auswirkungen zeigte sich, dass eine überwältigende Mehrheit der Mitgliedsstaaten die Notwendigkeit der Öffnung des Schienenverkehrsmarktes erkennt, weil davon ausgegangen werden kann, dass auch mehr Wettbewerb geeignet wäre, das Angebot am Schienenverkehrsmarkt zu verbessern. Gleichzeitig wurde in dem österreichischen Positionspapier aber auch dargestellt, dass Strategien entwickelt werden müssen, um die mit Liberalisierungsschritten verbundenen möglichen negativen sozialen und sicherheitstechnischen Auswirkungen zu minimieren. Diese Grundhaltung wurde von vielen Verkehrsminister/innen geteilt. Auch dem Thema „Wettbewerbs-situation zwischen den Verkehrsträgern“ wurde großes Augenmerk geschenkt.

Die Debatte über das Thema „Rahmenregelung zur Lösung der durch den Lastkraftwagenverkehr verursachten Umweltprobleme“ zeigte ein hohes Maß an Übereinstimmung darüber, dass die geplanten Maßnahmen im Schienenverkehrsbereich nur dann erfolgreich sein können, wenn parallel dazu gezielte Maßnahmen zur Lösung der durch den Lkw - Verkehr verursachten Umweltprobleme gesetzt werden, die eine langfristige Verträglichkeit des europäischen Verkehrssystems und damit die notwendige Lebensqualität für die Unionsbürger gewährleisten.

Grundsätzlich waren sich alle EU - Verkehrsminister dahingehend einig, dass es bereits eine ganze Reihe von Maßnahmenvorschlägen der Kommission in diesem Bereich gibt, die es nunmehr so rasch wie möglich umzusetzen gilt. Dazu gehören etwa die Vorschläge der Kommission betreffend

die Neufassung der Eurovignette - Richtlinie und das EU - Landverkehrsabkommen mit der Schweiz (Hinweis: Zu beiden Dossiers konnte unter österreichischer Präsidentschaft anlässlich des Verkehrsministerrates am 30. November und 1. Dezember 1998 eine politische Einigung erzielt werden),

- Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr,
- Kontrollen der Verkehrssicherheit von Nutzfahrzeugen,
- den Schienenverkehrsbereich,
- Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und zur Intermodalität,
- die Weiterentwicklung der technischen Voraussetzungen für eine nachhaltige Bewältigung der Verkehrsströme sowie
- Maßnahmen im Bereich der Binnenschifffahrt.

Es bestand auch Übereinstimmung dahingehend, dass durch die geplante Erweiterung der EU bereits erzielte Fortschritte im Umweltbereich keinesfalls gefährdet werden dürfen und es daher notwendig ist, gegenüber den Staaten, die am Beginn ihres Beitrittsprozesses stehen, klare und eindeutige Signale über den gemeinsamen Besitzstand in der Verkehrs - und Umweltpolitik festzustellen.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

Die Verkehrsminister Österreichs, Belgiens, Dänemarks, Finnlands, Frankreichs, Griechenlands, Irlands, Italiens, Luxemburgs und Großbritanniens nahmen an der genannten Veranstaltung teil. Von der Bundesrepublik Deutschland, Niederlande, Portugal, Spanien und Schweden wurden die Staatssekretäre als Vertretung entsandt. Die Gründe für die Nichtteilnahme der Minister sind nicht bekannt.

Zu Frage 8:

15. und 16. September 1998.

Zu Frage 10:

Das konkrete Programm ist zur Information angeschlossen (Beilage).

Zu den Fragen 11, 12 und 13:

Für die Minister wurden die Gastgeschenke (Feldstecher) vom Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten zur Verfügung gestellt. Die Delegierten der Ressorts sowie die Medienvertreter wurden mit kulinarischen Spezialitäten aus der Region bedacht, die Kosten sind aus dem Ressortbudget zu begleichen.

Zu Frage 14 und 15:

Im **Verwaltungsbereich Wissenschaft und Forschung** können die Personalkosten (Überstunden) nicht ermittelt werden, da eine eindeutige Zuordnung nicht möglich ist. Die Sachkosten betragen bislang ATS 17,744 Mio., wobei noch nicht alle Kostenbeteiligungen der Europäischen Union berücksichtigt sind.

Die Sachkosten untergliedern sich wie folgt:

- Werkverträge (inkl. Dienstgeberbeiträge): ATS 3,118 Mio.
- Miet - und Pachtzinse: ATS 1,024 Mio.
- Repräsentationsausgaben: ATS 0,014 Mio.
- Entgelte für sonstige Leistungen (Einzelpersonen): ATS 1,534 Mio.
- Entgelte für sonstige Leistungen (Unternehmen): ATS 9,276 Mio.
- Vorträge, Seminare, Tagungen: ATS 1,834 Mio.

Bei den Personalkosten beliefen sich die Ausgaben des **Verwaltungsbereiches Verkehr** und Telekom für die EU - Ratspräsidentschaft bislang auf ca. ATS 1,500.000,--. Da eine Aufstockung der Budgetmittel beim Personalaufwand im Hinblick auf die EU - Ratspräsidentschaft im Sinne der Sparpolitik der Bundesregierung nicht erfolgt ist, wurden diese Mehrkosten beim Personalaufwand im Rahmen der für den Personal - und Sachaufwand im Bundesvoranschlag bei Kapitel 65 vorgesehenen Budgetmittel bedeckt.

Der ressortspezifische Sachaufwand für die EU - Präsidentschaft gliedert sich wie folgt:

| | |
|--------------|----------------|
| VAP 7294 | S 1,470.000,— |
| VAP 5620/900 | S 1,300.000,— |
| VAP 72321300 | S 3,664.065,09 |

Zu Frage 16:

Der in der vorliegenden parlamentarischen Anfrage angeführte Artikel eines inländischen Wochenmagazins beruht auf einem angeblichen Protokoll einer Sitzung der in Wien akkreditierten Botschafter der EU - Mitgliedstaaten. Da weder der Text dieses Protokolls der österreichischen Bundesregierung vorliegt, noch ein österreichischer Vertreter an der dem Protokoll zugrundeliegenden Sitzung teilgenommen hat, ist eine korrekte und sachdienliche Antwort nicht möglich. Es wird daher um Verständnis gebeten, dass unter diesen Voraussetzungen von einer Stellungnahme zu dieser Frage abgesehen werden muss.

Im übrigen wird auf den bereits in der Beantwortung der Fragen 1 bis 3 erwähnten Ergebnisbericht verwiesen. Besonders möchte ich jedoch einige von meinem Ressort während der österreichischen EU - Ratspräsidentschaft erzielten Erfolge hervorheben:

A. Bereich Forschung:

Das Hauptziel der österreichischen Ratspräsidentschaft im Bereich Forschung war die Verabschiedung des 5. EU - Rahmenprogrammes für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration einschließlich der Spezifischen Programme, um die nahtlose Fortführung der europäischen Forschungspolitik im Anschluss an das mit Ende Dezember 1998 auslaufende 4. Rahmenprogramm zu gewährleisten. Ich bin stolz sagen zu können, dass wir dieses für die europäische Forschungspolitik so wichtige Ziel erreichen konnten.

Aufgabe und Zielsetzung der österreichischen Präsidentschaft war es, das Vermittlungsverfahren zwischen Rat und Europäischem Parlament im Verfahren der Mitentscheidung nach Art 189 b EGV durchzuführen.

Aufbauend auf umfangreichen Vorarbeiten konnte das Vermittlungsverfahren am 29. September 1998 offiziell eröffnet werden, wobei es Ziel der Präsidentschaft war, eine Lösung in Form eines Gesamtpaketes herbeizuführen. Nach einer Reihe von bilateralen Gesprächen in den einzelnen Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament konnte in insgesamt 4 Tagungen das Vermittlungsverfahren am 17. November 1998 erfolgreich abgeschlossen werden. Den zentrale Verhandlungsgegenstand bildete die Gesamtmittelausstattung des Rahmenprogramms. Im Laufe der schwierigen Verhandlungen konnte eine Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte und schließlich eine Einigung auf ein Gesamtbudget in der Höhe von 14,96 MRD ECU erzielt werden. Auf den EG - Teil des Rahmenprogrammes entfallen 13,7 MRD ECU, der EURATOM - Teil wird mit einer Budgetsumme von 1,260 MRD ECU dotiert, was einem Anteil von 8,4 % am Gesamtbudget entspricht.

Somit wurde ein Hauptziel der österreichischen Ratspräsidentschaft - der Abschluss des 5. Rahmenprogrammes für FTE - verwirklicht und die nahtlose Fortführung der europäischen Forschungspolitik im Anschluss an das mit Ende Dezember 1998 auslaufende 4. Rahmenprogramm gewährleistet.

Am EU - Forschungsministerrat am 22. Dezember 1998 wurde unter meinem Vorsitz auch Einigung über alle Spezifischen Programme erzielt:

- Lebensqualität und Management lebender Ressourcen,
- Benutzerfreundliche Informationsgesellschaft,
- Wettbewerbsorientiertes und nachhaltiges Wachstum,
- Energie, Umwelt und nachhaltige Entwicklung,
- Sicherung der internationalen Stellung der Gemeinschaftsforschung,
- Förderung der Innovation und Einbeziehung von KMU,

- Ausbau des Potentials an Humanressourcen in der Forschung und Verbesserung der sozioökonomischen Wissensgrundlage,
- Durchführung von Aktivitäten im Wege direkter Aktionen (durch die Gemeinsame Forschungsstelle) für die Europäische Gemeinschaft,
- Forschung im Bereich der Kernenergie,
- Durchführung von Aktivitäten im Wege direkter Aktionen (durch die Gemeinsame Forschungsstelle) für die Europäische Atomgemeinschaft.

Weiters wurden die Regeln für die Teilnahme von Unternehmen, Forschungszentren und Hochschulen sowie für die Verbreitung der Forschungsergebnisse zur Umsetzung des 5. Rahmenprogrammes beschlossen. Außerdem konnten beim Forschungsministerrat Schlussfolgerungen des Rates über die Forschungsk Kooperation mit den Mittelmeerländern verabschiedet werden.

Einen weiteren Schwerpunkt der österreichischen Präsidentschaft im Bereich Forschung bildeten die Internationalen Wissenschafts - und Forschungsk Kooperationen, insbesondere die wissenschaftlich - technologische Beziehungen zu den Beitrittsländern als wichtiger Integrationsfaktor.

Mein zentrales Anliegen im Kontext europäischer Forschung und Technologie war die Vorbereitung einer reibungslosen Integration der zehn europäischen Kandidatenländer aus Mitteleuropa sowie Zyperns in die Strukturen des 5. Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration. In diesem Zusammenhang verabschiedete der Rat vom 13. Oktober 1998 die Verhandlungsmandate für die Assoziierungsabkommen mit den Beitrittskandidaten zum 5. Rahmenprogramm. Diese Verhandlungen, die die Europäische Kommission durchgeführt hat, sind bereits abgeschlossen.

Im Hinblick auf eine Kooperation mit den Industriestaaten verabschiedete der Rat am 13. Oktober 1998 ein Abkommen über die wissenschaftliche - technische Zusammenarbeit mit den USA. Dieses Abkommen ist nach Ratifizierung bereits in Kraft getreten (Oktober 1998). Ein wissenschaftlich - technisches Abkommen mit China wurde beim Rat am 22. Dezember 1998 unterzeichnet.

Erwähnen möchte ich die unter österreichischer Präsidentschaft stattgefundenen forschungsbezogenen Konferenzen zu den Themen nachhaltige Entwicklung und Informationstechnologien, wie z.B. das „First European Forum for Innovative Companies“ am 12.11.3. November 1998 in Wien, die ECSC - European Climate Science Conference am 19. - 23. Oktober 1998 in Wien, das Symposium „Regions - Cornerstones of Sustainable Development“ vom 28. - 30. Oktober 1998 sowie die Veranstaltung IST - Information Society and Technology - Conference and Exhibition am 30. November - 2. Dezember 1998 in Wien, welche allesamt äußerst erfolgreich und zukunftsweisend für weitere Arbeiten waren.

B. Bereich Verkehr und Telekom:

Im Verkehrsbereich ist es uns - wie auch aus dem Ergebnisbericht über die österreichische EU - Präsidentschaft ersichtlich - gelungen, die Verhandlungen betreffend das sogenannte „Schweiz - Eurovignette Paket“, d.h. betreffend die Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz im Bereich des Land - und Luftverkehrs sowie den Vorschlag für eine Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, erfolgreich abzuschließen: Erfolgreich für die EU insgesamt, erfolgreich aber auch und insbesondere für Österreich, da durch das Ergebnis vergleichbare Rahmenbedingungen für den Lkw - Transitverkehr über den Brenner in Österreich und durch die Schweiz geschaffen wurden und insbesondere auch durch die Beibehaltung der positiven Wirkungen der bestehenden Mautgebühren über den Brenner sichergestellt werden konnte, dass bestehende Umwegverkehre in die Schweiz rückverlagert und künftige Umwegverkehre vermieden werden, wodurch es zu einer nachhaltigen Entlastung der betroffenen Bevölkerung kommt.

Darüber hinaus gibt es im Verkehrsbereich einige weitere Dossiers, zu denen die inhaltlichen Beratungen unter österreichischem Vorsitz erfolgreich abgeschlossen werden konnten:

- Vorschlag für eine Richtlinie über ortsbewegliche Druckbehälter,
- Vorschlag für eine Verordnung über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs,
- Entwurf für eine Verordnung zur Beschränkung der Registrierung und des Einsatzes innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen von (lauten) Unterschall - Strahlflugzeugen sowie

- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Seilbahnen für den Personenverkehr.

Aber auch in jenen Bereichen, wo die inhaltlichen Beratungen fortgeführt werden müssen, sind in den meisten Gebieten beachtliche Verhandlungsfortschritte erzielt worden, auf die die nachfolgenden Präsidentschaft(en) aufbauen können.

Im Bereich der Telekommunikation sind mit Ausnahme des Dossiers „Elektronische Signatur“ alle anderen Dossiers behandelt und abgeschlossen worden. Das bedeutet, dass entweder das Dossier endgültig angenommen wurde, oder der vorgesehene gemeinsame Standpunkt fixiert werden konnte. Unberücksichtigt muss jedoch bleiben, dass zwischen der inhaltlichen Fixierung eines Dossiers und der formellen (aber inhaltlich unveränderten) Annahme mehrere Wochen liegen müssen, die nicht von der Ratspräsidentschaft beeinflusst werden können und primär der Übersetzung der Texte dienen. Hinsichtlich des zu Beginn der österreichischen EU - Präsidentschaft von der Europäischen Union vorgelegten Dossiers „Elektronische Signatur“ ist zu anzu merken, dass ein Abschluss der Verhandlungen während der österreichischen Präsidentschaft auf Grund des Umfangs und der Komplexität der Materie von vornherein allgemein bezweifelt wurde. Dennoch konnte beim Telekommunikations - ministerrat am 27. November 1998 durch eine intensive Diskussion eine Grundlage für die weiteren Verhandlungen gelegt werden.

Im Bereich der Luftfahrt kann hingewiesen werden u.a. auf die Einigung betreffend den materiellen Text einer "Ramp - check" Richtlinie zur Sicherheitsuntersuchung ausländischer Flugzeuge (Beschluss unterblieb wegen des Dissenses zwischen Großbritannien und Spanien über die Anwendung dieser RL auf dem Flughafen Gibraltar) sowie auf die Vertretung der EU in der ICAO - Generalversammlung (um u. a. Belange des Umweltschutzes in das Regelwerk der Luftfahrt stärker an den Stand der Technik zu binden)

Anlagen konnten nicht gescannt werden !!.