

1777/AB XXI.GP  
Eingelangt am: 19.3.2001

BUNDESMINISTERIUM  
VERKEHR, INNOVATION  
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1788/J - NR/2001, betreffend Europäischer Rat in Nizza - Auswirkungen auf nationale Politik, die die Abgeordneten Mag. Maier und Genossen am 19. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu Frage 1:**

Welche Position hat Österreich beim Europäischen Rat in Nizza Ihre Ressortagenden betreffend eingenommen?

**Antwort:**

Für mein Ressort waren beim Europäischen Rat in Nizza im Rahmen der Frage der Ausdehnung der qualifizierten Mehrheit die Behandlung der Artikel 71 Absatz 2 und 133 EGV von grundlegender Bedeutung.

In Bezug auf die Frage der Aufgabe des Einstimmigkeitsprinzips bei Art. 71 Abs. 2 EGV hat Österreich eine strikt ablehnende Haltung eingenommen. Art 71 Abs. 2 EGV sieht vor, dass Vorschriften "über die Grundsätze der Verkehrsordnung, deren Anwendung die Lebenshaltung und ihre Beschäftigungs - lage in bestimmten Gebieten sowie den Betrieb der Verkehrseinrichtungen ernstlich beeinträchtigen könnte" einstimmig erlassen werden müssen.

Aufgrund der geographischen Lage und topographischen Besonderheit Österreichs ist es von grundlegendem Interesse für Österreich, potentielle Belastungen für Bevölkerung und Umwelt, die sich aus einer durch die Ausdehnung der Beschlussfassung mit qualifizierter Mehrheit resultierenden einfacheren Beschlussfassung in diesem Bereich ergeben hätten, hintanzuhalten.

Auch im Hinblick auf Art. 133 EGV, der die Grundsätze für internationale Verhandlungen und Übereinkünfte über Dienstleistungen und Rechte des geistigen Eigentums regelt, lehnte Österreich aus den oben genannten Gründen und Gefahren, die eine Ausdehnung der qualifizierten Mehrheitsentscheidung auch auf den Bereich der Verkehrsdienstleistungen mit sich gebracht hätte, die Aufgabe des Einstimmigkeitsprinzips für den mein Ressort betreffenden Bereich ab. Es liegt im grundlegenden Interesse Österreichs, eine Liberalisierung des Verkehrsbereichs im Rahmen von Freihandels - bzw. Assoziierungsabkommen der EU mit Drittstaaten hintanzuhalten.

Dies gilt neben dem Landverkehr insbesondere auch für den Bereich der Luftfahrt, zumal ein mögliches Aufbrechen der bilateralen Verhandlungskompetenz über Verkehrsrechte im Umweg der qualifizierten Mehrheit in Art. 133 EGV unabsehbare Folgen gegenüber den bilateralen Verhandlungspartnern gehabt hätte.

**Zu den Fragen 2 und 3:**

Mussten in Nizza bei Angelegenheit Ihres Ressorts von der österreichischen Position Abstriche vorgenommen werden? Wenn ja, in welchen konkreten Angelegenheiten?

**Antwort:**

Da das in Art. 71 Abs. 2 EGV verankerte Einstimmigkeitsprinzip unverändert im EG - Vertrag beibehalten werden konnte, wurde den Anliegen meines Ressorts in diesem Bereich voll entsprochen.

Gemäß Art. 133 EGV in der Fassung des Vertrages von Nizza hat die Gemeinschaft zwar nunmehr die Kompetenz, Abkommen auf dem Gebiet der Dienstleistungen und Handelsaspekte des geistigen Eigentums grundsätzlich mit qualifizierter Mehrheit abschließen zu können, jedoch bleibt das Erfordernis der Einstimmigkeit für Vorschriften, die gemeinschaftsintern einstimmig zu beschließen sind, bzw. Bereiche betreffen, in denen die Gemeinschaft noch keine Rechtsakte erlassen hat und die horizontale Fragen betreffen, erhalten.

Außerdem konnte Österreich gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten das für Österreich wichtige Anliegen durchsetzen, dass die Aushandlung und der Abschluss internationaler Abkommen im Verkehrsbereich vom Anwendungsbereich des Art. 133 nicht erfasst sind. Gemäß Art. 300 in Verbindung mit Titel V EGV ist in diesem Bereich nach wie vor Einstimmigkeit erforderlich.

Im Ergebnis wurde der österreichischen Position, was die mein Ressort betreffenden Anliegen betrifft, somit entsprochen.

**Zu Frage 4:**

Welche Beschlüsse von Nizza haben Auswirkungen auf Ihre Ressortangelegenheiten?

**Antwort:**

Da, wie bereits mehrfach betont, in Grundsatzfragen der Verkehrsordnung sowie hinsichtlich der grundsätzlichen Frage der Liberalisierung des Verkehrsbereichs im Rahmen der gemeinsamen Handelspolitik weiterhin Einstimmigkeit herrschen muss, bleibt für Österreich die Möglichkeit erhalten, sich in grundlegenden nationalen Interessen in diesen Bereichen auch auf diese Bestimmung berufen zu können. Hierdurch erhöhen sich grundsätzlich die Chancen, dass spezifische österreichische Anliegen entsprechend berücksichtigt werden.

Allerdings konnte der für die Beschlussfassung von Galileo zuständige Verkehrsministerrat (VMR) in seiner Sitzung am 20./21. Dezember 2000 trotz intensivster Verhandlungen der Ratsentschließung keine Einigung erzielen. Dies insbesondere aufgrund unterschiedlicher Auffassungen mit der Kommission bezüglich der kosten - und managementmäßigen Umsetzung von Galileo.

Österreich hat alle innerstaatlichen Voraussetzungen zur Umsetzung des entsprechenden Beschlusses von Nizza geschaffen (siehe MR - Beschluss vom 14.12.2000) und darüber hinaus aktiv und engagiert an den vorbereitenden Verhandlungen auf eine einvernehmliche Lösung im Vrat hingearbeitet. Ein neuerlicher Beschluss des VMR wurde auf die Sitzung am 4./5. April 2001 vertagt. Die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten laufen auf Ratsarbeitsgruppenebene; die technischen Aspekte werden auf der ESA Ebene weiterbehandelt.

**Zu den Fragen 5, 6 und 7:**

Sind nun legislative Maßnahmen Ihres Ressorts notwendig, um den Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates zu entsprechen? Wenn ja, in welchen konkreten Angelegenheiten? Gibt es für die Umsetzung ihrerseits bereits einen Zeitplan?

**Antwort:**

Die Schlussfolgerungen des Europäischen - Rates stellen eine politische Vorgabe dar, die einer Umsetzung in den EU - Gremien bedürfen. Erst dann wird über allfällige innerstaatliche Umsetzungsmaßnahmen zu entscheiden sein.

**Zu Frage 8:**

Welche Anliegen sollen Ihr Ressort betreffend beim nächsten Europäischen Rat vertreten werden?

**Antwort:**

Für mein Ressort stellt insbesondere die Festschreibung einer nachhaltigen Entwicklung der Verkehrspolitik ein wichtiges Anliegen dar. In einem Hintergrundpapier des schwedischen Vorsitzes vom 16. Januar 2001 ist diesbezüglich unter anderem ausgeführt, dass die Lage in den verschiedenen Regionen der Gemeinschaft je nach Klima und Umweltbeeinträchtigungen (Emissionen und Lärm) einerseits sowie Verkehrsaufkommen, Entwicklungsniveau und Bedarf an Verkehrsinfrastruktur andererseits, unterschiedlich ist. Deshalb seien differenzierte, regionalspezifische Maßnahmen erforderlich.

In diesem Zusammenhang stellt insbesondere auch die dauerhafte Sicherung der aus der Anwendung des geltenden Ökopunktesystems resultierenden Umweltverbesserungen ein wichtiges Thema für mein Ressort dar. Es wird in diesem Zusammenhang auch darum gehen, das richtige Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen des Verkehrs einerseits und dem notwendigen Schutz der Bevölkerung und der Umwelt andererseits zu finden, wobei im Sinne größt - möglicher Glaubwürdigkeit dabei nicht nur die Situation in Österreich, sondern im gesamten Alpenraum im Auge behalten werden sollte.

**Zu Frage 9:**

Wie schätzen Sie persönlich die Ergebnisse von Nizza ein?

**Antwort:**

Den Vorstellungen Österreichs betreffend Aushandlung und Abschluss internationaler Abkommen im Verkehrsbereich wurde weitestgehend stattgegeben, sodass die erzielten Ergebnisse als positiv zu beurteilen sind.