



Brüssel, den 28. November 2017
(OR. en)

15050/17

TRANS 524
TELECOM 324
MI 886
CYBER 193
ENFOCUSTOM 270
DAPIX 398

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	14307/17
Betr.:	Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zur Digitalisierung des Verkehrs

I. EINLEITUNG

1. Es war eine der übergeordneten Prioritäten des estnischen Vorsitzes, auf die Schaffung eines digitalen Europas und den freien Datenverkehr hinzuarbeiten.
2. In diesem Zusammenhang erklärte es der estnische Vorsitz zu einer seiner horizontalen Prioritäten, zu dieser Arbeit beizutragen, indem die mit den digitalen Technologien verbundenen Vorteile herausgestellt werden, um dem Verkehrssektor einen Anschub zu verleihen, und indem der Rat Schlussfolgerungen zur Digitalisierung des Verkehrs ausarbeitet, in denen er dafür eintritt, die Hemmnisse, die einem nahtlos verbundenen und effektiveren multimodalen Verkehrssystem in Europa entgegenstehen, abzubauen.

II. BERATUNGEN IM RAT

3. In der Sitzung der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" vom 13. September 2017 legte der Vorsitz einen ersten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates¹ vor, der in einer ganzen Reihe von anschließenden Sitzungen in den Monaten Oktober und November erörtert wurde.
4. Am 22. November 2017 hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Entwurf von Schlussfolgerungen geprüft, die einzige noch offene Frage geklärt und Einvernehmen über den in der Anlage wiedergegebenen Entwurf von Schlussfolgerungen erzielt.

III. FAZIT

5. Der Rat wird daher ersucht, die in der Anlage zu diesem Bericht enthaltenen Schlussfolgerungen zur Digitalisierung des Verkehrs zu prüfen und anzunehmen.

¹ Dok. 11935/17.

ENTWURF VON SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zur Digitalisierung des Verkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

UNTER HINWEIS AUF

- das Weißbuch mit dem Titel "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"²,
- die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 15. Dezember 2016 mit der Zielvorgabe, die verbleibenden Hindernisse für den freien Datenverkehr innerhalb des Binnenmarktes zu beseitigen³,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum eGovernment-Aktionsplan 2016-2020⁴,
- die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität⁵,
- die am 6. Oktober 2017 angenommene Erklärung von Tallinn zur E-Governance⁶,
- die von der Kommission am 31. Mai 2017 angenommene Mitteilung mit dem Titel "Europa in Bewegung"⁷,
- die Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zum Thema "Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO2-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang"⁸,

² Dok. 8333/11 + ADD 1 + ADD 2 + ADD 3.

³ Dok. EUCO 34/16.

⁴ Dok. 12359/16.

⁵ Dok. 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

⁶ https://www.eu2017.ee/sites/default/files/2017-10/Tallinn_eGov_declaration.pdf

⁷ Dokument 9967/17 + ADD 1.

⁸ Dok. 9976/17.

- die Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit – zur Unterstützung der Erklärung von Valletta⁹,
- die europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)¹⁰,
- die Erklärung von Amsterdam über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des vernetzten und automatisierten Fahrens vom 14./15. April 2016¹¹,
- die am 20. Juni 2016 angenommene Ministererklärung von Rotterdam zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)¹²,
- die am 21. Juni 2016 angenommene Ministerklärung von Rotterdam zu Schienengüterverkehrskorridoren¹³,
- die in Tallinn am 18. Juli vereinbarte Ministererklärung zur erfolgreichen Bereitstellung von 5G – ein Erfolg für Europa¹⁴;

Mit der Digitalisierung verbundenes Potenzial für den Verkehrssektor

1. UNTER HINWEIS AUF die grundlegende Bedeutung der Digitalisierung von Verkehr und Logistik für die Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit Europas und UNTER BESTÄTIGUNG der ehrgeizigen Vorgabe der Union, auf diesem Gebiet eine weltweite Vorreiterrolle einzunehmen;

⁹ Dok. 9994/17.

¹⁰ Dok. 15203/16.

¹¹ Im Anschluss daran: der erste strukturierte Dialog auf hoher Ebene, der am 15. Februar 2017 in Amsterdam stattfand, die Unterzeichnung der Absichtserklärung vom 23. März 2017 über Tests und großmaßstäbliche Vorführungen des vernetzten und automatisierten Fahrens und der zweite strukturierte Dialog auf hoher Ebene, der am 14./15. September 2017 in Frankfurt/Main stattfand und bei dem eine Einigung auf den "Aktionsplan für automatisiertes und vernetztes Fahren" erfolgte.

¹² Dok. 10308/16.

¹³ Dok. 10306/16.

¹⁴ https://www.eu2017.ee/sites/default/files/inline-files/Ministerial%20declaration%205G_final_0.pdf.

2. AUFBAUEND auf der Vision des sicheren und freien Datenverkehrs¹⁵, der die Innovation fördert und die Hemmnisse für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts abbaut und somit als "fünfte Freiheit" der Europäischen Union gelten könnte;
3. UNTER BESTÄTIGUNG seiner Zusage, die Vorteile der digitalen Technologien in vollem Umfang für einen sichereren, inklusiveren, stärker vernetzten, wettbewerbsfähigeren und saubereren Verkehrssektor zu nutzen, um den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Unternehmen besser dienen zu können;
4. IN ANERKENNUNG des mit der Digitalisierung verbundenen Potenzials für den Abbau der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs und für die Verstärkung der nachhaltigen Mobilität;
5. UNTER HERVORHEBUNG der Bedeutung der Sicherheit im Verkehrssektor, insbesondere des Ziels, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu halbieren¹⁶, und IN ANERKENNUNG des Potenzials der digitalen Technologien, zu sichereren Verkehrsströmen, sichereren Fahrzeugen und einem sichereren Straßenverkehr, insbesondere für besonders schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer, beizutragen;
6. EINGEDENK DESSEN, dass der Erfolg der Digitalisierung im Verkehrssektor von einer engen Zusammenarbeit aller Akteure – einschließlich privater und öffentlicher Einrichtungen auf allen Ebenen – im Hinblick auf das Ziel, die Einführung digitaler Lösungen zu fördern und zu beschleunigen, abhängt;
7. UNTER HERVORHEBUNG der Bedeutung, die der umfassenden Nutzung der digitalen Technologien zukommt, die zur Schaffung eines günstigen Umfelds für Folgendes beitragen:
 - a) innovative Verkehrs- und Mobilitätsdienste, die multimodal, nutzerfreundlich, inklusiv, erschwinglich, nahtlos verbunden und nachfrageorientiert sind, wie etwa Mobilität als Dienstleistung ("Mobility as a Service") und EU-weit integrierte Fahrscheinausstellungsdienste, b) effiziente und optimierte Nutzung bestehender Dienste und Verkehrsinfrastrukturen sowie c) verbesserte Mobilität in städtischen und ländlichen Räumen;

¹⁵ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1-88).

¹⁶ In den Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit – zur Unterstützung der Erklärung von Valletta – vorgegebene Ziele.

8. IM BEWUSSTSEIN der Möglichkeiten, Verkehrsdaten umfassend zu nutzen, um EU-weit Dienste mit Mehrwert zu schaffen und zu verbessern;
9. UNTER BETONUNG der Bedeutung der Interoperabilität und der Harmonisierung der Schnittstellen für den Datenaustausch als Grundvoraussetzung für nahtlos verbundene und effiziente grenzüberschreitende multimodale Verkehrsdienste;
10. UNTER HERVORHEBUNG des Umstands, dass die Digitalisierung zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und zur Vereinfachung von Verfahren für Behörden und Unternehmen beiträgt und gleichzeitig die Überwachung der Einhaltung der Rechtsvorschriften und die Schaffung gleicher Voraussetzungen für alle Verkehrsbetreiber erleichtert;

Mit der Digitalisierung des Verkehrs verbundene Herausforderungen

11. IM BEWUSSTSEIN, dass Digitalisierung und Automatisierung eine Herausforderung für die traditionellen Verkehrssysteme sowie Dienste, Organisationen und Personen darstellen;
12. UNTER HINWEIS DARAUF, dass die Digitalisierung trotz des unterschiedlichen Stands der digitalen Entwicklung in den verschiedenen Regionen, an den Grenzen und bei den einzelnen Verkehrsträgern positive Ergebnisse gezeitigt hat, und daher UNTER BEKRÄFTIGUNG dessen, dass mehr Effizienz und neue Logistikkonzepte erforderlich sind, die auf offen zugänglichen Echtzeit-Informationen beruhen und somit nahtlos verbundene multimodale Verkehrs- und Mobilitätsdienste ermöglichen;
13. UNTER HERVORHEBUNG der von der Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten geleisteten Arbeit im Hinblick auf die Förderung eines höheren Niveaus der Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere durch die verstärkte Steuerung von Verkehrsströmen und Verkehrsinformationssystemen;
14. UNTER BETONUNG der Bedeutung des Schutzes der Privatsphäre, des Datenschutzes und der Cybersicherheit für die Schaffung von Vertrauen seitens der Bürgerinnen und Bürger, der Unternehmen und der Verbraucherschaft in digitale Lösungen für den Verkehr, damit der Grundsatz der standardmäßigen Verwendung digitaler Lösungen ("standardmäßig digital")¹⁷ zum Tragen kommen kann;

¹⁷ Im Sinne der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: EU-eGovernment-Aktionsplan 2016-2020 – Beschleunigung der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung (Dok. 8097/16 + COR 1 + ADD 1 + ADD 2).

15. IM BEWUSSTSEIN des derzeit unzureichenden Austauschs von Verkehrsdaten innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen und der Logistikbranche und des Potenzials für die Entwicklung neuer digitaler Dienste;
16. UNTER HERVORHEBUNG der Bedeutung ausreichender öffentlicher und privater Investitionen in die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur –

DER RAT IST SICH DIESER ERWÄGUNGEN BEWUSST UND

17. FORDERT die Kommission AUF, mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern zusammenzuarbeiten, um im ersten Quartal 2019 eine umfassende und multimodale Digitalisierungsstrategie für den Verkehrssektor zu entwickeln, der ein Fahrplan bestehend aus einer informatorischen Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen und einem Zeitplan für deren Vorlage beigelegt sein soll;
18. UNTERSTREICHT die BEDEUTUNG der Richtlinie zur Netz- und Informationssicherheit¹⁸ und der Datenschutz-Grundverordnung¹⁹; ERSUCHT den Europäischen Datenschutz-ausschuss um Vorgaben, um die spezifischen Verkehrsträger bei der kohärenten Anwendung der Datenschutz-Grundverordnung zu unterstützen, und RUFT den Verkehrssektor AUF, zu ihrer uneingeschränkten Anwendung beizutragen;
19. BETONT die Bedeutung eines breiten gesellschaftlichen Dialogs und FORDERT die Kommission daher AUF, die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Automatisierung und Digitalisierung im Bereich des Verkehrs unter Berücksichtigung der in diesem Bereich benötigten neuen Kompetenzen zu bewerten, und, falls erforderlich, Maßnahmen zur Bewältigung dieser Auswirkungen vorzuschlagen;
20. FORDERT die Kommission AUF, mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern – auch auf internationaler Ebene – zusammenzuarbeiten, um die Haftungsregelung im Kontext der Digitalisierung des Verkehrs zu analysieren und dabei insbesondere auf die Datenqualität, die Datenintegrität und den Verkehr vernetzter und automatisierter Fahrzeuge, Schiffe und Drohnen einzugehen, und UNTERSTREICHT dabei die Notwendigkeit, den individuellen Merkmalen jedes Verkehrsträgers und den Entwicklungen Rechnung zu tragen;

¹⁸ Richtlinie (EU) 2016/1148 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2016 über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union (ABl. L 194 vom 19.7.2016, S. 1-30).

¹⁹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1-88).

21. FORDERT die Mitgliedstaaten, die Interessenträger und die Einrichtungen der EU NACHDRÜCKLICH AUF, dafür zu sorgen, dass mehr verkehrsspezifische nicht personenbezogene Daten und gegebenenfalls anonymisierte Daten, einschließlich Echtzeitdaten, in nichtdiskriminierender Weise für alle Dienstleistungserbringer und -nutzer öffentlich zugänglich gemacht werden und dass die Daten wiederverwendbar sind, um eine effiziente Verkehrssteuerung, neue digitale Dienste und Geschäftsmodelle zu ermöglichen;
22. FORDERT die Fortsetzung der Arbeit des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik, bei der mit allen relevanten Interessenträgern Maßnahmen zur Unterstützung der systematischeren Verwendung und der Akzeptanz elektronischer Dokumente und des harmonisierten Austauschs von Informationen und Daten in der Logistikkette entwickelt werden, BETONT insbesondere die Notwendigkeit eines raschen Beitritts der EU-Mitgliedstaaten zum Protokoll betreffend den elektronischen Frachtbrief²⁰; ERSUCHT die Kommission, im Anschluss an die Überprüfung der Richtlinie über Meldeformalitäten angemessene Folgemaßnahmen vorzuschlagen, unter anderem mittels Einführung des e-Manifests durch ein harmonisiertes Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr, um einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen einzurichten und die Effizienz und Attraktivität des Seeverkehrssektors zu verbessern;
23. FORDERT die Kommission AUF, bei der Ausarbeitung neuer oder bei der Bewertung bestehender grundlegender Rechtsvorschriften den Grundsatz der standardmäßigen Verwendung digitaler Lösungen ("standardmäßig digital") und den Grundsatz der einmaligen Erfassung²¹ anzuwenden, um sie für das digitale Zeitalter tauglich zu machen und um den Verwaltungsaufwand zu verringern, FORDERT jedoch zugleich NACHDRÜCKLICH DAZU AUF, eine Überregulierung zu vermeiden, die innovative Dienste behindern könnte;
24. FORDERT die Kommission AUF, auf die grenzüberschreitende Interoperabilität von digitalen Diensten und Lösungen für den Verkehr auf der Grundlage mobiler, terrestrischer und satellitengestützter Informations- und Kommunikationstechnologien hinzusteuern, und HEBT HERVOR, wie wichtig es ist, die Nutzung des Funkfrequenzspektrums, insbesondere für sicherheitskritische Dienste, zu schützen;
25. ERKENNT AN, dass die satellitengestützte Navigation für eine erfolgreiche Umsetzung der Digitalisierung bei allen Verkehrsträgern von entscheidender Bedeutung ist, und RUFT ZU weiterer Unterstützung für die Programme GALILEO und EGNOS AUF;

²⁰ Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief, Genf, 27. Mai 2008; seit dem 5. Juni 2011 in Kraft.

²¹ Im Sinne der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: EU-eGovernment-Aktionsplan 2016-2020 – Beschleunigung der Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung (Dok. 8097/16 + COR 1 + ADD 1 + ADD 2).

26. FORDERT die Kommission, die relevanten Mitgliedstaaten und Interessenträger NACHDRÜCKLICH AUF, die digitalen Mittel, einschließlich der Binnenschifffahrts-informationsdienste, umfassend zu nutzen, um die Einbindung des Binnenschiffsverkehrs in die Logistikketten zu verbessern, und UNTERSTREICHT die Bedeutung digitaler Lösungen für den Kurzstreckenseeverkehr, um dem Seeverkehr innerhalb der EU Impulse zu verleihen;
27. ERMUTIGT den Schienen- und den Logistiksektor zum Austausch sachdienlicher Informationen unter den betroffenen Parteien innerhalb der Logistikkette, einschließlich der Terminals, wie beispielsweise eine verlässliche voraussichtliche Ankunftszeit, damit die Eisenbahnen besser in die Verkehrsketten eingebunden werden und die Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs gesteigert wird;
28. ERMUTIGT die Mitgliedstaaten und alle beteiligten Interessenträger, mit Unterstützung der Kommission das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem weiter einzuführen, das den Dreh- und Angelpunkt der Digitalisierung des Schienenverkehrs bildet und erhebliche Vorteile in Bezug auf Sicherheit, Interoperabilität, Effizienz und Qualität der Dienstleistung mit sich bringt;
29. RUFT die Kommission AUF, die Evaluierung der Richtlinie betreffend intelligente Verkehrssysteme²² und die Überarbeitung dieser Richtlinie zu beschleunigen, damit aufbauend auf dem bestehenden Rechtsrahmen die technische Innovation und der multimodale Verkehr unterstützt werden;
30. FORDERT die Kommission AUF, zu prüfen, ob mehr digitale Mittel zur Erleichterung und Nachprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften im Verkehrssektor eingesetzt werden können, und UNTERSTREICHT daher die Bedeutung digitaler Daten für den Zweck der Durchsetzung der geltenden Regelungen im Straßenverkehrssektor und FORDERT insbesondere die möglichst frühzeitige Entwicklung und Einführung von Technologien auf digitaler Grundlage wie intelligente Fahrtenschreiber, welche die Aufgaben der zuständigen vollziehenden Behörden erleichtern würden;
31. FORDERT die Mitgliedstaaten AUF, im Globalen Forum der VN für Straßenverkehrssicherheit zusammenzuarbeiten, um Vorgaben bezüglich des Wiener und des Genfer Übereinkommens über den Straßenverkehr auszuarbeiten, damit weitere Innovationen und der sichere Einsatz und die sichere Nutzung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen ermöglicht werden;

²² Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

32. FORDERT die Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Kommission AUF, die Anstrengungen im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) fortzusetzen, um darauf hinzuwirken, dass der internationale Regelungsrahmen die Übernahme neuer Technologien und die Digitalisierung an Bord von Schiffen, einschließlich der Entwicklung autonomer Schiffe, erleichtert, und BEGRÜSST in diesem Zusammenhang die Vorstudie für Regelungen für eine sichere, gefahrlose und umweltfreundliche Nutzung autonomer Schiffe, und ERMUTIGT die Mitgliedstaaten und die Kommission, die Akzeptanz digitaler Zertifikate für Schiffe und Seeleute zu fördern;
33. FORDERT die Kommission AUF, die Interoperabilität der digitalen Dienste für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt voranzubringen, um den Informationsaustausch zwischen beiden Verkehrsträgern zu erleichtern;
34. FORDERT die europäischen Koordinatoren der multimodalen Kernnetzkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Absprache mit den Mitgliedstaaten NACHDRÜCKLICH AUF, weitere Maßnahmen in die Arbeitspläne aufzunehmen, um Impulse für innovative Verkehrsprojekte zu geben und die Entwicklung digitaler Dienste und Lösungen für den Verkehr und deren koordinierte und gleichlaufende Einführung zu erleichtern;
35. FORDERT – unbeschadet des Ergebnisses der Verhandlungen über den MFR – Finanzierungsquellen, um unter anderem die rasche Entwicklung und Einführung digitaler Systeme, Dienste und Lösungen für den Verkehrssektor in der Zukunft zu unterstützen;
36. IST SICH DESSEN BEWUSST, dass die Bedeutung der digitalen Entwicklungen im Verkehrssektor von den Teilnehmern der Konferenz "Digital Transport Days" vom 8. bis 10. November 2017 in Tallinn klar und deutlich anerkannt wurde, und ERMUTIGT alle beteiligten Parteien, einen kontinuierlichen Dialog über die Digitalisierung des Verkehrs zu führen.
-