

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2014**  
**AUF DER GRUNDLAGE DES**  
**LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION**  
**SOWIE**  
**DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

***Inhaltsverzeichnis***

A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION .....	2
I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2014 .....	2
1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2014 .....	2
2) Hauptprioritäten für 2014 .....	2
a) Wirtschafts- und Währungsunion.....	2
b) Intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum.....	3
c) Justiz und Sicherheit .....	4
d) Auswärtiges Handeln .....	4
II. Vorrangige Initiativen des Gesetzgebers.....	5
III. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2014 anstehende Initiativen.....	9
IV. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen).....	10
V. Liste der zurückzuziehenden zu prüfenden Vorschläge .....	14
VI. 2014 in Kraft tretende Rechtsvorschriften .....	17
B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2013– Juni 2014).....	22
VERKEHR .....	22
Horizontales .....	22
Luftverkehr .....	29
Landverkehr .....	30
Seeverkehr.....	36
TELEKOMMUNIKATION.....	36
WETTBEWERBSFÄHIGKEIT (BINNENMARKT, INDUSTRIE, FORSCHUNG UND RAUMFAHRT) .....	38
Geistiges Eigentum.....	38
Technische Harmonisierung .....	39
Raumfahrt.....	40
Wichtige Daten .....	43
A) Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission .....	3
I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2014.....	3
1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2014 .....	3
2) Hauptprioritäten für 2014 .....	3

a) Wirtschafts- und Währungsunion.....	3
b) Intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum .....	4
c) Justiz und Sicherheit .....	5
d) Auswärtiges Handeln .....	5
II. Vorrangige Initiativen des Gesetzgebers .....	6
III. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2014 anstehende Initiativen.....	10
IV. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen) .....	11
V. Liste der zurückzuziehenden zu prüfenden Vorschläge .....	15
VI. 2014 in Kraft tretende Rechtsvorschriften .....	18
Die VO ist einer von drei Rechtsakten, die zusammen das Gesamtpaket „Einheitlicher Patentschutz in der Europäischen Union“ bilden. B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2013– Juni 2014) .....	22
VERKEHR .....	23
Horizontales .....	23
Luftverkehr .....	30
Landverkehr .....	31
Seeverkehr.....	37
TELEKOMMUNIKATION.....	37
WETTBEWERBSFÄHIGKEIT (BINNENMARKT, INDUSTRIE, FORSCHUNG UND RAUMFAHRT).....	39
Geistiges Eigentum.....	39
Technische Harmonisierung.....	40
Raumfahrt .....	41
Wichtige Daten (Stand 14.1.2014): .....	44

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2014**  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
**LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION**  
SOWIE  
**DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

## **A) Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission**

### **I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2014**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2014 am 22. Oktober 2013 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die Förderung von Wachstum und Beschäftigung nach wie vor im Mittelpunkt des Arbeitsprogrammes der EK steht. Die Prioritäten gelten der Analyse von auf nationaler Ebene notwendigen Reformen durch die Kommission sowie der auf europäischer Ebene vorgeschlagenen Initiativen zur Ankurbelung der Konjunktur, Schaffung von Arbeitsplätzen und Bewältigung der sozialen Folgen der Wirtschaftskrise.

#### **1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2014**

Die Europäische Kommission in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament und dem Rat haben noch vor den Wahlen zum Europaparlament den Abschluss von Verhandlungen über Vorschläge zur Wachstumsförderung und Schaffung von Arbeitsplätzen als prioritäre Aufgabe. Dazu gehören Vorschläge zur Bankenunion, zu den zwei Binnenmarktakten, zur Mobilität der Arbeitnehmer und zur digitalen Agenda.

Seitens der EU wurde ein umfassendes Rechtsetzungsprogramm verabschiedet und die Kommission hat sich zur Aufgabe gemacht, dafür zu sorgen, dass die EU-Rechtsvorschriften ordnungsgemäß umgesetzt, angewendet und rigoros durchgesetzt werden.

Ebenso Priorität erhalten die neuen durch den mehrjährigen Finanzrahmen der EU geförderten Investitionsprogramme, starten werden auch die MFR Programme für den Zeitraum 2014-2020.

Die Kommission möchte weiters folgende Prozesse voranbringen:

- Förderung der Ziele von Europa 2020 durch das Europäische Semester der wirtschaftspolitischen Koordinierung;
- Konsolidierung der Fortschritte bei der wirtschaftspolitischen Steuerung;
- Berichterstattung über die Fortschritte bei der wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion;
- Vorantreiben des jährlichen Erweiterungspakets und der europäischen Nachbarschaftspolitik.

Als weitere wichtige Ziele nennt die EK die Bewältigung von Problemen im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit, von humanitären Krisen und anderen Arten von Krisen, die Konsolidierung laufender Arbeiten sowie die Entwicklung neuer Initiativen und die Durchführung von Vorbereitungs- und Sondierungsarbeiten zu in den nächsten Jahren zu fassenden Beschlüssen (zB Folgenabschätzungen und öffentliche Anhörungen).

#### **2) Hauptprioritäten für 2014**

##### **a) Wirtschafts- und Währungsunion**

Die Kommission wird sich weiterhin um die Verbesserung der wirtschaftspolitischen Steuerung und die Vollendung der Bankenunion bemühen. Ebenso werden weitere Überlegungen zur Vertiefung der WWU fortgesetzt.

Zu den Hauptprioritäten hinsichtlich Bankensektor und Regulierung des Finanzsektors zählen die Einführung des Einheitlichen Aufsichtsmechanismus sowie die Einigung über den Einheitlichen Abwicklungsmechanismus.

Die Maßnahmen zur Reform der Regulierung und Aufsicht im Finanzsektor mit der Strukturreform der Banken, des Schattenbankwesens und der langfristigen Finanzierung werden fortgesetzt, es soll zu einer Verbesserung der Fähigkeit des Finanzsystems, zur Finanzierung der Realwirtschaft und der verstärkten Nutzung von Finanzinstrumenten kommen und der Zugang der KMU zu Finanzmitteln soll gefördert werden.

Eine weitere Priorität stellt die verstärkte Bekämpfung von Schwarzarbeit, Steuerbetrug und Steuerhinterziehung dar.

### **b) Intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum**

Die neuen MFR-Programme, welche sich an den Prioritäten der Strategie Europa 2020 orientieren und ab 2014 zur Anwendung kommen, sehen Maßnahmen zur Steigerung der Investitionstätigkeit, zur Förderung von Beschäftigung und sozialer Eingliederung, zur Entwicklung des Humankapitals und zur vorrangigen Förderung wachstums- und beschäftigungswirksamer Reformen vor.

Zu den wichtigsten Prioritäten für 2014 zählt die Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit mit dem Ziel von Schaffung von Arbeitsplätzen für Jugendliche und Erleichterung des Übergangs von der Schule ins Erwerbsleben sowie der Investition in Bildung und Ausbildung und Verbesserung der Mobilität der Arbeitnehmer. Ebenso kommt wichtigen Wachstumsbranchen, wie der grünen Wirtschaft, IKT sowie dem Gesundheits- und Sozialwesen Priorität zu. Weiters soll die Förderung von Bildung, Ausbildung, Qualifikationen, Beschäftigung und sozialem Zusammenhalt durch die Umsetzung EU-weiter Programme verstärkt werden.

Weiteres Ziel ist die vollständige Umsetzung des Programms „Horizont 2020“ um Investitionen in Innovation und Forschung zu fördern und richtige Markt- und Wirtschaftsbedingungen zu schaffen und die nationalen Anstrengungen besser aufeinander abzustimmen.

Von besonderer Bedeutung ist das REFIT-Programm. Die Kommission hat ein Verzeichnis besonderer Maßnahmen, die Überarbeitung von Rechtsvorschriften, Aufhebungen und Rücknahmen sowie Evaluierungen vorgeschlagen, um die Zweckmäßigkeit der EU Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

Ein vollständig **integrierter und vernetzter Binnenmarkt**, der die Bereiche **Telekommunikation**, Energie und **Verkehr** umfasst, erfordert eine erschwingliche, zugängliche, effiziente und sichere Netzinfrastruktur. Mithilfe der Fazilität **„Connecting Europe“** dient der EU-Haushalt als Katalysator für private Investitionen in strategische Netzinfrastrukturen. Weiters wird die EK ihre Arbeit in Bezug auf den Fremdenverkehr fortsetzen.

Weitere Priorität soll der Energieeffizienz zukommen mit dem Schwerpunkt Energie- Endkundenmarkt.

Im **Verkehrsbereich** sollten die Bürger effizientere Netze nutzen und leicht zwischen den verschiedenen Beförderungsarten wechseln können. Es sollen Vorschläge in den Bereichen Schienenverkehr, Flughäfen, Flugverkehrsmanagement und Häfen verabschiedet werden, mit dem Ziel neue Chancen zu eröffnen und eine wettbewerbsfähigere Infrastruktur zu fördern.

Die EK nimmt in ihrem Arbeitsprogramm auch Bezug auf ihren im September 2013 vorgelegten Vorschlag zur Errichtung eines Binnenmarktes für die **Telekommunikation**. Die Verabschiedung dieses Vorschlages würde nach Ansicht der EK einen wichtigen Schritt zur Verwirklichung eines dynamischen Binnenmarkts für die Telekommunikation bis 2015 darstellen und die Grundlage für einen tatsächlichen digitalen Binnenmarkt bilden, zu mehr Produktivi-

tät führen und den Europäern Zugang zu einem reichhaltigen Angebot an Inhalten bieten. Darüber hinaus sind die rasche Verabschiedung der Rechtsetzungsvorschläge über die Netz- und Informationssicherheit, der Datenschutz und weitere Maßnahmen zur Modernisierung der gewerblichen Schutzrechte wesentliche Bestandteile der digitalen Agenda.

Die Verringerung negativer Umweltauswirkungen ist entscheidend für eine nachhaltige Zukunft. Eine höhere Ressourceneffizienz sorgt für Wachstum, mehr Arbeitsplätze und eine größere Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere durch geringere Kosten für Unternehmen, sowie für erhebliche Vorteile für die Gesundheit und Umwelt, niedrigere Energiekosten sowie neue Chancen für Innovation und Investition.

Die Vorschläge für einen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 bilden den Rahmen für die mittlerweile benötigten konkreten Maßnahmen zur ehrgeizigen und rechtzeitigen Reduzierung der Treibhausgasemissionen unter gleichzeitiger Gewährleistung einer sicheren und erschwinglichen Energieversorgung.

### c) Justiz und Sicherheit

Ziel ist die wirksame Anwendung der EU-Rechtsvorschriften und die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden im Bereich Sicherheit und Justiz durch Maßnahmen zur Bekämpfung von Kriminalität und Korruption sowie der Gefahren des Terrorismus, und die Gewährleistung der Grundrechte.

Ebenso von entscheidender Bedeutung sind die Umsetzung verbesserter Vorschriften für die Sicherheit von Verbrauchsgütern und für die Gesundheit von Menschen, Tieren und Pflanzen, weiters der Schutz kritischer Infrastrukturen sowie die Förderung der Verhütung von und Vorbereitung auf Katastrophen.

Zur vollständigen Wahrung der Rechte, insbesondere bei grenzüberschreitenden Streitigkeiten hat die EK die Errichtung der Europäischen Staatsanwaltschaft (EPPO) vorgeschlagen. Weiters plant die EK eine weitere systemimmanente Verbesserung der OLAF-Verordnung.

Mit dem für 2014 im Vertrag von Lissabon vorgesehenen Ende der Übergangsfrist wird die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen vollständig in das EU Rechtssystem integriert.

### d) Auswärtiges Handeln

Hauptpfeiler ist der Einsatz für Frieden und Sicherheit, daher wird die EU weiterhin Friedens- und Sicherheitsmaßnahmen im Rahmen eines umfassenden Konzepts fördern und sich auf strategische Initiativen wie die **Gefahrenabwehr im Seeverkehr** und die Verbesserung der Stabilität in anderen Teilen der Welt konzentrieren.

Ebenso hat sie einen Vorschlag zum konsularischen Schutz vorgelegt, durch den EU-Bürgern in Krisensituationen bessere Unterstützung gewährt werden soll.

Die EK bereitet sich auf den Millennium Development Goals/Sustainable Development Goals-Gipfel, ein neues internationales Klimaabkommen und den Post-Hyogo-Rahmen für das Katastrophenrisikomanagement vor.

## **II. Vorrangige Initiativen des Gesetzgebers**

### **1. 4. Eisenbahn-Paket (Binnenmarktakte II)**

Das Vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit

- Stand:

#### Derzeitige Position des Rates:

Die beiden Richtlinienvorschläge zur Neufassung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und über die Neufassung der Eisenbahnsicherheit wurden vom Rat im Rahmen der Verkehrsministerräte am 10. Juni 2013 (Interoperabilität) bzw. am 10. Oktober 2013 (Eisenbahnsicherheit) als eine allgemeine Ausrichtung (general approach) angenommen. Ein formaler Abschluss der ersten Lesung im Rat kann erst nach Beschluss des Europäischen Parlaments getätigt werden.

#### Wesentliche Ergebnisse:

Der Rat votierte mehrheitlich für eine Harmonisierung der unterschiedlichen Bahnsysteme in der Form, dass der Europäischen Eisenbahnagentur die Kompetenz für die Marktzulassung von Eisenbahnfahrzeugen, die in mehr als einem Mitgliedstaat in Betrieb genommen werden sollen, eingeräumt wurde. Das heißt, dass es keiner weiteren Genehmigung einer nationalen Behörde mehr bedarf. In gleicher Weise wurde der Europäischen Eisenbahnagentur auch die Kompetenz zur Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung, die jedes Eisenbahnunternehmen für einen Netzzugang benötigt, übertragen. Den nationalen Behörden kommen als Ausgleich verstärkte Kontrollaufgaben zu.

Die Diskussion des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union wurde erst am Ende des litauischen Ratsvorsitzes auf Expertenebene begonnen. Die griechische Präsidentschaft plant die Annahme dieses Vorschlags für den Verkehrsministerrat im März 2014. Die Agentur soll mit den Kompetenzen der Marktzulassung von Eisenbahnfahrzeugen und der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausgestattet werden.

Die übrigen Legislativentwürfe – die so genannten „marktrelevanten“ Vorschläge – wurden im Rat noch nicht diskutiert und werden voraussichtlich frühestens in der zweiten Hälfte der griechischen Ratspräsidentschaft eröffnet. Es handelt sich um die Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (Stichwort: Trennung Infrastruktur vom Eisenbahnbetrieb) sowie zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste (im Sinne gemeinwirtschaftlicher Personenverkehrsdienste mit verpflichtender Ausschreibung).

Der Vorschlag für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen schlägt lediglich vor, diese nicht mehr zeitgemäße Regelung (sie stammt aus der Zeit vor den Vorschlägen der einzelnen Eisenbahnpakete, die unter anderem auch die Zahlungsströme innerhalb der Unternehmen neu normieren) aufzuheben.

#### Stand der Verhandlungen im Europäischen Parlament:

Die Beschlussfassung fand im Verkehrsausschuss am 17. Dezember 2013 statt. Der Plenarbeschluss ist für 26. Februar 2014 vorgesehen. Das Europäische Parlament behandelt das gesamte Paket, wobei zu den so genannten „technischen Dossiers“ – Interoperabilität, Eisenbahnsicherheit und Eisenbahnagentur – wesentliche Übereinstimmungen mit dem Rat festzustellen sind. Beide Institutionen haben sich auf eine Systemharmonisierung auf europäischer Ebene im Rahmen der Eisenbahnagentur festgelegt. Hinsichtlich der marktrelevanten Dossiers sind jedenfalls größere Differenzen in den bisherigen Diskussionen festzustellen, vor allem was die Art der Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb sowie die Behandlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrifft (Subsidiarität).

- **Österreichische Haltung:**

Zu den technischen Vorschriften – Interoperabilität, Eisenbahnsicherheit und Eisenbahnagentur – trägt Österreich die Ratsposition mit, nämlich die Verlagerung der Kompetenzen zur Marktzulassung von Eisenbahnfahrzeugen und die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen an die Europäische Eisenbahnagentur. Österreich ist der Auffassung, dass europaweit einheitlich geltende Regelungen unerlässlich sind, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu erreichen. Die nationalen Genehmigungs- und Sicherheitsbehörden haben weiterhin eine gewisse Mitkompetenz und erhalten eine stärkere Kontrollbefugnis.

Zum Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (Stichwort: Trennung Infrastruktur vom Eisenbahnbetrieb) nimmt Österreich eine sehr kritische Haltung ein, da der Entwurf zwar weiterhin ein integriertes Eisenbahnunternehmen zulässt aber die Bedingungen dafür sehr strikt geregelt sind, sodass bei Einhaltung dieser Bedingungen ein funktionierendes Holdingmodell in Frage gestellt werden könnte. Österreich hat mehrfach bewiesen, dass trotz eines Holdingmodells ein funktionierender Wettbewerb auf dem Netz möglich ist, weil die Infrastruktur und der Betrieb nach den geltenden EU-Regelungen ordnungsgemäß getrennt sind und keine Diskriminierungen beim Netzzugang in Österreich festzustellen sind (siehe auch EUGH-Urteil vom 28. Februar 2013 C-555/10). Im Übrigen ist der Netzzugang für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich seit Jahren gesetzlich ermöglicht. In diesem Zusammenhang weist der zuletzt erschienen Liberalisierungsindex vom April 2011 (IBM Deutschland GmbH und Humboldt-Universität zu Berlin) Österreich mit jenen Staaten aus, in denen die Netzöffnung am weitesten fortgeschritten ist.

Österreich wird in den Verhandlungen jedenfalls für die Beibehaltung eines integrierten Eisenbahnunternehmens plädieren.

Zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste (im Sinne gemeinwirtschaftlicher Personenverkehrsdienste mit verpflichtender Ausschreibung) nimmt Österreich ebenfalls eine sehr kritische Haltung ein und begründet diese Haltung wie folgt:

Im Jahre 2006 hat Österreich während seines EU-Ratsvorsitzes die geltende EU-VO 1370/2007 mitbeschlossen und diese stellt einen sehr guten Kompromiss zwischen den Möglichkeiten einer Direktvergabe von Schienenverkehrsdiensten und eines fakultativ vorgesehenen Ausschreibungsverfahrens dar. Die Verordnung entspricht in seiner gesamten Konsistenz im Wesentlichen den Grundsätzen der Subsidiarität, das heißt, dass zwar grundsätzliche Bedingungen einzuhalten sind, die wesentliche Ausgestaltung der gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste aber den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Der neue Vorschlag lässt dieser Subsidiarität kaum mehr Raum und verpflichtet die Mitgliedstaaten wettbewerbliche Verfahren, also verpflichtende Ausschreibungen, durchzuführen. Dies führt zu einem Fehlen des notwendigen Spielraums, um bei der Anwendung wettbewerblicher Verfahren (unter Wahrung fairer und transparenter Wettbewerbsbedingungen) die Kriterien des Kundennutzens und der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit – entsprechend der dahingehenden Festlegung der Bundesregierung im jüngsten Regierungsprogramm – in jedem Fall sicherzustellen.

Österreich wird daher in den Verhandlungen für eine Beibehaltung des bisherigen Systems der wahlweisen Direktvergaben und/oder Ausschreibungen votieren, weil die Möglichkeit der „wettbewerblichen Vergabe“ im Rahmen der derzeitigen Rechtslage zur Gänze gewährleistet ist. Überdies sollten vor einer Änderung der bestehenden Bedingungen erst Erfahrungen auf Basis der geltenden Vorschrift eingehend beleuchtet und evaluiert werden.

## 2. ETS/Luftverkehr

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft zur Umsetzung des internationalen Übereinkommens über die Anwendung ab 2020 eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus auf Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr

- Stand:

### **(Anmerkung: Federführung liegt im BMLFUW)**

Am 12. November 2012 wurde beschlossen, die europäische Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) für Flüge von oder zu Flughäfen in Ländern außerhalb der EU befristet auszusetzen (kurz: „stop the clock“ Beschluss). Innereuropäische Flüge unterliegen aber weiterhin im vollen Umfang der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Dahinter stand die Absicht Zeit zu gewinnen, damit die ICAO in der 38. Vollversammlung im Herbst 2013 konkrete marktbasierende Maßnahmen (ETS) verlautbaren kann. Im Rahmen der ICAO Vollversammlung im September/Oktober 2013 konnte diesbezüglich allerdings kein für Europa befriedigendes Ergebnis erzielt werden.

Am 16. Oktober 2013 wurde von der EK eine Änderung der Emissionshandelsrichtlinie 2003/87/EG vorgeschlagen. Diese würde die Emissionen von innereuropäischen Flügen ab dem Jahr 2014 erfassen, zusätzlich aber auch Flüge aus und in Drittstaaten, hier jedoch nur den Anteil der Flugstrecke über EU-Territorium (lufttraumbasierter Ansatz).

Der doch bei vielen Mitgliedstaaten sehr umstrittene Vorschlag beruht im Wesentlichen auf der Position, die die EU in die ICAO-Verhandlungen eingebracht hat. Derzeit wird der Vorschlag in der RAG Umwelt behandelt. Eine Einigung mit dem EP, das den Vorschlag der EK positiv bewertet, müsste noch vor April 2014 erzielt werden, da sonst die derzeit gültige Richtlinie in ihrem vollen Umfang wieder auflebt.



- **Österreichische Haltung:**

Eine abschließende österreichische Haltung gibt es aus Sicht des bmvit zum Dossier bisher nicht. Wesentlich ist für Österreich jedenfalls, dass es mit Inkrafttreten der überarbeiteten Richtlinie zu keinen neuerlichen Konfrontationen mit Drittstaaten kommt. Ebenfalls sind Wettbewerbsnachteile für die europäischen Luftfahrtunternehmen möglichst zu vermeiden. Der zuletzt von D, F und UK eingebrachte Vorschlag, von der Einführung eines lufttraumba-sierten Ansatzes im EU-ETS abzusehen und stattdessen das EU-ETS bis 2016 mit dem im EK-Vorschlag für 2013 vorgesehenen – d.h. auf innereuropäische Flüge beschränkten – Geltungsbereich weiterzuführen, wird auch als Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Positionen der österreichischen Institutionen gesehen.

### **3. IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Patentwesen**

Ein vollständig integrierter und vernetzter Binnenmarkt, der Telekommunikation umfasst, erfordert eine erschwingliche, zugängliche, effiziente und sichere Netzinfrastruktur – Mobilisierung von privaten und öffentlichen Investitionen in Innovation, Forschung und Entwicklung; umfassender Aufbau digitaler Dienste und grenzübergreifender Lösungen – Verabschiedung des Vorschlags zur Errichtung eines digitalen Binnenmarktes.

Hinsichtlich der österreichischen Position darf auf die Ausführungen in den Abschnitten A III, IV und B hingewiesen werden.

### **III. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2014 anstehende Initiativen**

#### **1. EU-Strategie für die Sicherheit des Seeverkehrs Nicht - Legislativmaßnahme**

- Ziele

In einer gemeinsamen Mitteilung mit der Hohen Vertreterin soll ein kohärenter Strategierahmen sowohl für die interne als auch für die externe Sicherheit des Seeverkehrs entworfen werden, der sich mit Blick auf eine bessere Bewältigung der großen maritimen Sicherheitsprobleme auf Zusammenarbeit, Komplementarität und gemeinsame Ressourcennutzung ziviler und militärischer Einrichtungen stützen wird.

- Stand:

Die gemeinsame Mitteilung bzw. die geplanten Inhalte liegen dem bmvit noch nicht vor. Aufgrund der beschriebenen Ziele und der Einbindung der Hohen Vertreterin dürfte es sich allerdings nicht um Aspekte der Verkehrssicherheit, sondern um Fragen der allgemeinen Sicherheitspolitik, wie z.B. die Sicherung der Außengrenzen, handeln, für die keine federführende Zuständigkeit des bmvit bestehen würde.

#### **IV. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen)**

##### **1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):**

##### **Vereinfachung der Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs - Legislativmaßnahme (Vereinfachung)**

Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs.

- Ziele:

Mit diesem Vorschlag werden die Bestimmungen über den Zugang zum Markt des internationalen Güterkraftverkehrs und die Bereitstellung von Beförderungsdienstleistungen durch Güterkraftverkehrsunternehmen vereinfacht und präzisiert. Gleichzeitig sollen Durchsetzungsvorschriften vereinfacht und gezielte und wirksame Kontrollen durch die nationalen Behörden ermöglicht werden.

- Stand:

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wurde im Rahmen des „Road Package“ umgesetzt. Das Güterbeförderungsgesetz wurde novelliert.

- Österreichische Haltung:

Die Regelung des Marktzuganges durch Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird begrüßt. Detailliertere Bestimmungen zur Kabotage wären eventuell wünschenswert, vor allem im Hinblick auf die Vermeidung von missbräuchlichen Anwendungen der derzeit geltenden Regelungen. Dies lässt die grundsätzlich kritische Haltung Österreichs zur Frage weiterer Liberalisierungen des Kabotagemarktes unberührt. Schritte zur weiteren Öffnung des Kabotagemarktes würden zu einem massiven Anstieg der Kabotagetätigkeit führen und negative Konsequenzen hinsichtlich der Sozialvorschriften sowie signifikante Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der einheimischen Unternehmen (Straße wie Schiene) befürchten lassen.

##### **Aufhebung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln - Legislativmaßnahme (Aufhebung)**

- Ziele:

Die Richtlinie ist nicht mehr relevant. Ihre Bestimmungen wurden inhaltlich durch Verordnungen über die Typgenehmigung von schweren Lastkraftwagen übernommen.

- Stand:

Durch die Ausstellung von EU-Betriebserlaubnissen für schwere Lastkraftwagen, geregelt in den zugehörigen EU-Verordnungen wird ohnehin ein höheres Spiegel-Niveau bei Neufahrzeugen, als es die Nachrüstung verlangte, eingehalten.

Bei bereits zugelassenen Lastkraftwagen sollte dank der Nachrüstverpflichtung kein Bedarf einer Umrüstung mehr bestehen, da die Fahrzeuge ja bereits umzurüsten waren.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat sich zum Zeitpunkt der Umsetzung der Nachrüstverpflichtung für jene Variante entschieden, welche sich bei der Einhaltung der höherwertigen Kriterien auf den Austausch von zu Bruch gegangenen oder verlorenen Spiegeln beschränkt.

Da dadurch der Nachrüstvorgang langsamer von statten geht, kann es durchaus möglich sein, dass diese Vorschrift auch heute noch greift.

Problem bei der Realisierung der Forderungen aus dieser Vorschrift ist zukünftig keines zu erwarten, da der Nachrüst-Markt bereits umgestellt wurde und die ursprünglich verbaute Spiegelversion nicht mehr erzeugt wird.

Aus diesem Grund wird empfohlen national die Regelung gesetzlich beizubehalten, um sicherzugehen, dass die Nachrüstung auch in Österreich vollständig umgesetzt wird.

## 2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Patentwesen

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zum europäischen Binnenmarkt der elektronischen Kommunikation und zur Verwirklichung des vernetzten Kontinents und zur Änderung der Richtlinien 2002/20/EG, 2002/21/EG und 2002/22/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 1211/2009 und (EU) Nr. 531/2012**

- Ziele:

Das allgemeine Ziel des Vorschlags der EK ist es, zu einem Binnenmarkt der elektronischen Kommunikation zu gelangen, in dem

- Bürger und Unternehmen, ohne grenzbedingte Beschränkungen oder ungerechtfertigte Zusatzkosten, Zugang zu elektronischen Kommunikationsdiensten haben, unabhängig davon, an welchem Ort in der Europäischen Union diese angeboten werden;
- Unternehmen, die elektronische Kommunikationsnetze und -dienste anbieten, diese überall betreiben und bereitstellen können, unabhängig davon, wo in der EU sie ihren Sitz haben oder wo sich ihre Kunden befinden.

In der Verordnung sollen die Regulierungsgrundsätze und detaillierten Vorschriften festgelegt werden, die - nach Meinung der Europäischen Kommission - zur Vollendung eines europäischen Binnenmarkts der elektronischen Kommunikation erforderlich sind.

Schon die ersten Aussprachen im Rahmen der Ratsarbeitsgruppe sowie beim Telekom Ministerrat im Dezember 2013 haben gezeigt, dass das Dossier aus einer Vielzahl von Gründen auf Widerstand bei einer überwiegenden Mehrzahl von Mitgliedstaaten stößt.

Auch das Europäische Parlament hat sich in ersten Stellungnahmen sehr kritisch geäußert.

- Stand:

- Dossier wurde am 12. September 2013 veröffentlicht
- Geplante Rechtsform: Verordnung
- Erste Präsentation in der RAG Telekommunikation am 19.09.2013
- Erwähnung der Bedeutung des Dossiers in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (24.10.2013), allerdings unter Hinweis auf problematische Bereiche (Konsumenschutz, Frequenzmanagement)
- erste Behandlung der Folgenabschätzung in der RAG: 29.10.2013
- einheitlich sehr kritische Stellungnahmen der Minister beim TK Ministerrat (05.12.2013)
- heftige Kritik auch von Seiten des EP (ITRE Berichtsentwurf), GEREK (Gremium europäischer Regulierungsbehörden für die elektronische Kommunikation), von TK Unternehmen, Industrie und Konsumentenschützern

Die EK drängt auf einen raschen Abschluss. Die GR Präsidentschaft hat jedoch andere Prioritäten (*Broadband cost reduction, NIS, eIDAS*).

- Österreichische Haltung:

Österreich steht diesem Vorschlag vor allem aus folgenden Gründen sehr kritisch bis ablehnend gegenüber:

- Es fand vorab keine öffentliche Konsultation statt. Die Einbettung des vorliegenden Vorschlags in umfassendere politische Maßnahmenvorschläge wird vermisst.
- Die Rechtsform des Vorschlags ist eine – direkt anwendbare – EU Verordnung, ändert aber auch Richtlinien ab. Diese komplexe Konstruktion schafft Rechtsunsicherheit!
- Einige Bestimmungen des Vorschlags (z.B.: Bereich Nutzerrechte) sind aus dem EU Telekom Paket bekannt, wurden national bereits umgesetzt (Richtlinienumsetzung) und sind daher bereits geltendes Recht! Österreich spricht sich daher dafür aus, den geltenden Rechtsrahmen zur Wirkung kommen zu lassen und in weiterer Folge, wie in den Richtlinien vorgesehen, einen sorgfältigen Review Prozess zu starten.
- Der Nutzen einer Vollharmonisierung ist in manchen Bereichen sehr fraglich. Es darf nicht zu einer Verringerung des hohen Konsumentenschutzniveaus in Österreich führen.
- In einigen Bereichen sieht die EK eine Stärkung ihrer Eingriffsrechte vor. Diese Bestimmungen werden genau auf ihre Berechtigung zu überprüfen sein, da dadurch den MS auch nationale Kompetenzen entzogen werden.
- Hinsichtlich einer EU-weiten Genehmigung wird der Nutzen für Unternehmen bezweifelt, da das telekommunikationsspezifische Notifizierungsverfahren in der Regel nicht aufwändig ist, sondern die bürokratischen Hürden in anderen (nicht voll harmonisierten) Bereichen liegen, wie beispielsweise dem Wettbewerbs-, Steuer-, Unternehmens-, Arbeits- und Sozialrecht. Jedenfalls erhöht wird durch den vorliegenden Vorschlag der Aufwand für die nationalen Regulierungsbehörden.
- Der Europäische Rahmen für die Zuteilung von harmonisierten Frequenzen für drahtlose Breitband Kommunikation - (Harmonisierung der Zeitpläne und Bedingungen wird begrüßt – Art. 12) - für Pan Europäische Verfahren ist allenfalls sinnvoll, aber nationale Verfahren werden komplizierter und langwieriger durch zusätzliche EU Koordination/Konsultation der Ausschreibungsbedingungen (Art.13). Dieses Verfahren wird als überschießend erachtet und abgelehnt.
- Nach langwierigen Verhandlungen wurde erst Anfang 2012 eine Einigung über die weiteren Schritte im Bereich Roaming erzielt (Verordnung Roaming III Nr.531/2012; seit Juli 2012 in Kraft).  
Im Vertrauen auf die Roaming III Verordnung haben die Unternehmen bereits signifikante Investitionen getätigt um die Anforderungen zeitgerecht erfüllen zu können. Der nun vorliegende Vorschlag konterkariert daher in gewisser Weise die Roaming III VO. Priorität sollte daher die Umsetzung von Roaming III haben.
- In wie weit die Thematik „International Calls“ (Art. 21) Auswirkungen auf die Unternehmen haben kann bedarf einer eingehenden Prüfung.  
In diesem Zusammenhang ist generell zu den Anpassungen bei Roaming und International calls zu bedenken, dass sich diese Einschnitte auch nachteilig auf Endkundentarife bei gleichzeitiger Stagnation der Qualität der Infrastruktur auswirken könnten.

- Hinsichtlich offenes Internet (Art.23) ist der Ansatz einer europaweiten Regelung zu begrüßen. Der von der Kommission vorgeschlagene Text scheint jedoch zu weitgehend zu sein und Eingriffsmöglichkeiten zu sehr in das vertragliche Belieben von Betreibern und Content Anbietern zu stellen. Im Ergebnis scheint der Vorschlag ein Zwei-Klassen-Regime im Internet einzuführen. Dies birgt erhebliche Gefahren für das vom Internet ausgehende Innovations- und Wachstumspotenzial einerseits und die vom Nutzer erwarteten Rechte („offenes Internet“) andererseits.

## ***V. Liste der zurückzuziehenden zu prüfenden Vorschläge***

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs hinsichtlich der Amtszeit des Direktors**

- Ziele und Stand:

Durch eine neue Vereinbarung des Jahres 2012 wurde der Vorschlag hinfällig (vgl. gemeinsame Erklärung und gemeinsames Konzept des Europäischen Parlaments, des Rates der EU und der Europäischen Kommission zu den dezentralen Agenturen vom Juli 2012). Im Hinblick auf die erwähnte Vereinbarung wurde kein Vorschlag seitens der Europäischen Kommission vorgelegt.

- Österreichische Haltung:

Die österreichische Position konzentrierte sich auf horizontale Aspekte und wurde im Rahmen der Diskussion über das gemeinsame Konzept der drei Institutionen entsprechend eingebracht.

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 hinsichtlich der Amtszeit des Exekutivdirektors und der Direktoren der Europäischen Agentur für Flugsicherheit**

- Ziele und Stand:

Durch eine neue Vereinbarung des Jahres 2012 wurde der Vorschlag hinfällig (vgl. gemeinsame Erklärung und gemeinsames Konzept des Europäischen Parlaments, des Rates der EU und der Europäischen Kommission zu den dezentralen Agenturen vom Juli 2012). Angesichts der Planungen der EK für ein Gesamtkonzept soll dieser Einzelvorschlag zurückgezogen werden.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat keinen Einwand gegen die Rücknahme dieses Vorschlags.

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur hinsichtlich der Amtszeit des leitenden Direktors**

- Ziele:

Durch eine neue Vereinbarung des Jahres 2012 wurde der Vorschlag hinfällig (vgl. gemeinsame Erklärung und gemeinsames Konzept des Europäischen Parlaments, des Rates der EU und der Europäischen Kommission zu den dezentralen Agenturen vom Juli 2012).

- Stand/Österreichische Haltung:

Es wird auf die Ausführungen zum Vierten Eisenbahnpaket in Kapitel II Punkt 1 verwiesen.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein in Bezug auf die Integration der Funktionen einer Fahrerkarte**

- Ziele:

Lässt sich nicht mit der entsprechenden Bestimmung über den Fahrtenschreiber vereinbaren, bei dem der Vorschlag nicht beibehalten wurde, nachdem die Verhandlungen und die Einigung vom 14. Mai 2013 ergeben hatten, dass der Vorschlag nicht realistisch wäre.

- Stand:

In der RAG Sitzung am 14.2.2012 wurde der EK-Vorschlag hinsichtlich der Integration der Funktionen der Fahrerkarte in den Führerschein von zahlreichen Staaten abgelehnt. Die EK hat die Erstellung einer Studie zu den Folgewirkungen und – kosten in Aussicht gestellt.

- Österreichische Haltung:

Der österreichische Standpunkt ist abwartend. Es sind verschiedene Detailfragen zu klären (Mehrkosten für den Bürger durch den notwendigen Chip am Führerschein, IT-technische Lösung der Frage wie die Register der Fahrerkarte mit dem Führerscheinregister zusammengeführt werden oder Regelung der Antragstellungsmodalitäten: derzeit werden Fahrerkarten bei den Autofahrerclubs beantragt); Es bleibt abzuwarten, ob von der EK eine Regelung vorgelegt werden kann, die diese Fragen zufriedenstellend löst.

**Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss eines Protokolls zur Änderung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Marokko über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten anlässlich des Beitritts der Republik Bulgarien und Rumäniens zur Europäischen Union**

- Ziele und Stand:

Dieser Vorschlag ist insofern überholt, als er durch das umfassende EU-Marokko Abkommen ersetzt wurde.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat keinen Einwand gegen die Rücknahme dieses Vorschlags.

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Führersitz von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (Kodifizierte Fassung)**

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über hinten angebrachte Umsturzschutzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern (kodifizierter Text)**

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über vor dem Führersitz angebrachte Umsturzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern (kodifizierter Text)**



**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (kodifizierter Text)**

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (kodifizierter Text)**

**Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Betätigungsraum, Zugänge zum Fahrersitz sowie Türen und Fenster von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (kodifizierter Text)**

- Ziele:

Der Rechtsakt, dessen Kodifizierung vorgeschlagen wurde, wird durch die Verordnung Nr. (EU) 167/2013 ab dem 1.1.2016 aufgehoben.

- Stand:

Die oben angeführten Rechtsakte werden in die delegierte Verordnung „zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 [...] hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen, der Typgenehmigung und der Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen“ übernommen und dabei an den Stand der Technik und die neuen Anforderungen nach der genannten Verordnung angepasst. Hinsichtlich der Bremsanlagen wird eine eigene delegierte Verordnung erlassen.

Erste Entwürfe der Kommission werden derzeit in Expertengruppen der Kommission mit Beteiligung der Interessensverbände sowie in einer Sachverständigengruppe mit Vertretern der Mitgliedsstaaten diskutiert.

- Österreichische Haltung:

Die derzeit vorliegenden Entwürfe für die Delegierten Verordnungen erscheinen hinsichtlich des höheren Sicherheitsniveaus und der Vermeidung von zu großen Aufwänden für die Hersteller ausgewogen und werden daher begrüßt.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen**

Angesichts von seit 2010 unverändert divergierenden Ansichten zur Thematik des Muster-schutzes von sichtbaren Ersatzteilen gibt es keine inhaltlichen Fortschritte beim gegenständlichen Dossier. Ob die EK eine neue Initiative im Zusammenhang mit einer Gesamtbewertung des Geschmacksmusterschutzes in der Europäischen Union noch im Frühjahr 2014 startet, bleibt zumindest in Anbetracht des noch nicht abgeschlossenen Dossiers zur Revision des Markenrechts fraglich. Da besonders Italien dem Design- bzw. Musterschutz besondere Priorität zuordnet, könnte eine Initiative unter italienischer Ratspräsidentschaft im 2. Halbjahr erwartet werden.

**Vorschlag für eine Verordnung (EU) des Rates zur Regelung der Übersetzung des Patents der Europäischen Union**

Überholt und durch die VO (EU) 1260/2012 ersetzt. Die VO (EU) 1260/2012 des Rates vom 17. Dezember 2012 über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der

Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes im Hinblick auf die anzuwendenden Übersetzungsregelungen ist einer der drei Rechtsakte, die zusammen das Gesamtpaket „Einheitlicher Patentschutz in der Europäischen Union“ bilden.

## **VI. 2014 in Kraft tretende Rechtsvorschriften**

### **Per 01.01.2014**

**Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen.**

- Inhalt:

Die EU- Verordnung Nr. 595/2009 hat 2 Inkrafttretens Termine. Grundsätzlich gilt sie ab 7. August 2009 – der Anhang II zur Änderung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG ab dem 1. Dezember 2013.

Betroffen sind Anhang IV Teil 1,  
Anhang VI Tabelle,  
Anhang XI Anlagen 1-4  
der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG.

Die Auswirkung dieser Änderungen besteht in der Berücksichtigung der Emissionenvorschriften (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge und des Zugangs zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen im Rahmen der Typgenehmigung von schweren Nutzfahrzeugen.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung und keine Richtlinie handelt, besteht kein nationaler Umsetzungsbedarf.

**Verordnung (EU) Nr. 143/2013 der Kommission vom 19. Februar 2013 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub> - Emissionen von Fahrzeugen, für die eine Mehrstufen-Typgenehmigung beantragt wird.**

- Inhalt:

Entsprechend dem sechsten Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft, muss die Umweltverschmutzung so weit verringert werden, dass Gesundheitsschäden für Menschen möglichst weitgehend vermieden werden. Eine der Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels ist die weitere Absenkung der Emission von Luftschadstoffen, die von Schwerfahrzeugen emittiert werden, wie zB Partikeln oder Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen. Es soll eine gemeinsame Norm für die On-Board-Diagnosesysteme (OBD) geschaffen werden, um auch im Betrieb der Fahrzeuge niedrige Schadstoffemissionen zu gewährleisten, auch die ordnungsgemäße Versorgung des Motors mit den erforderlichen Reagenzien zur Verminderung von Emissionen („Ad-Blue“) soll überwacht werden. Alternative Kraftstoffe sollen berücksichtigt werden. Bei Nachrüst-Partikelfiltern soll sichergestellt werden, dass die Stickstoffdioxid-Emissionen (NO<sub>2</sub>) nicht erhöht werden. Hinsichtlich der Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen soll ein Verfahren zur Bewertung der Gesamtfahrzeuge erarbeitet werden und nicht nur des Motors alleine. Die Emissionen sollen auch außerhalb der genormten Prüfzyklen begrenzt werden.

Die Kommission wird ermächtigt, die ausführlichen Umsetzungsmaßnahmen im Verfahren mit Prüfung zu erlassen. Diese Umsetzungsmaßnahmen sind zum größten Teil bereits erlassen worden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, sind lediglich die Sanktionen bei Verstößen durch die Hersteller in nationales Recht umzusetzen. Da die Strafbestimmung in §134 Abs. 1c KFG 1967 allgemein formuliert wurde, wird auch diese Verordnung der EU erfasst und es ist keine eigene Umsetzung im Österreichischen Rechtsbestand erforderlich.

**Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.**

- Inhalt:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurde die Kommission dazu ermächtigt, die Detailvorschriften

- zum Typgenehmigungsverfahren,
- zum OBD,
- Übereinstimmung der Produktion,
- für emissionsmindernden Einrichtungen für die Nachrüstung und/oder den Austausch,
- den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen,
- die Messverfahren für die Emissionsmessungen sowohl der „klassischen Schadstoffe“ wie CO, NOx und Partikel, als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen, festzulegen.

Dies ist zum größten Teil schon mit der genannten Verordnung 692/2008 festgelegt worden. Die Verordnung 692/2008 wurde nachträglich noch hinsichtlich der Partikelzahlmessung, alternativer Antriebssysteme (Hybrid, Elektro, Flexfuel, Wasserstoff), und der CO<sub>2</sub>-Emission von Fahrzeugen, die in mehreren Stufen gefertigt werden, ergänzt.

Derzeit wird im Rahmen der UNO ein neuer Testzyklus erarbeitet, der die tatsächlichen Fahrzustände im Verkehr besser abbilden soll als der derzeit vorhandene. Dieser soll dann auch in das EU-Recht übernommen werden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung handelt, ist hier keine Umsetzung in das österreichische nationale Recht erforderlich.

**Per 01.04.2014**

**Richtlinie 2013/8/EU der Kommission vom 26. Februar 2013 zur Anpassung der technischen Vorschriften der Richtlinie 2009/144/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern.**

- Inhalt:

In den letzten Jahren sind in der Union neue Arten von Anhängerkupplungen mit nicht drehbarem Fangmaul, Zugkugelkupplungen und Zugzapfenkupplungen eingeführt worden. Für diese soll auch eine EU-einheitliche Typgenehmigung möglich werden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Diese Richtlinie wird mit der nächsten KDV-Novelle durch Verweis umgesetzt.

#### **Per 18.06.2014**

##### **Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen.**

- Inhalt:

Durch die Richtlinie werden die Bestimmungen der revidierten Anlage VI zu dem im Rahmen der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedeten MARPOL-Übereinkommen, die unter anderem verschärfte Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe in SOx-Emissions-Überwachungsgebieten vorsieht auf EU-Ebene übernommen.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Richtlinie bezieht sich auf den Schwefelgehalt von im Schiffskraftstoffen für den Seeverkehr, die im Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedstaates verwendet werden. Für Österreich als Binnenland ergibt sich somit kein Umsetzungsbedarf.

#### **Per 04.07.2014**

##### **Richtlinie 2012/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten.**

- Inhalt:

Das im Rahmen der IMO ausgearbeitete Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) enthält Regelungen über die erforderliche Eignung und Ausbildung von Seeleuten, die entsprechenden Schulungseinrichtungen sowie über die auszustellenden Befähigungszeugnisse und deren gegenseitige Anerkennung. Mit dem vorliegenden RL-Vorschlag sollen nun die bei der Konferenz von Manila 2010 vereinbarten STCW-Änderungen („Manila-Änderungen“), wie z.B. aktualisierte Bestimmungen über die Seediensstauglichkeit und über die Anforderungen an die Besatzungen bestimmter Schiffstypen, in den EU-Rechtsbestand Eingang finden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die nach der Schließung des österreichischen Seeschiffahrtsregisters allenfalls noch erforderlichen Umsetzungsschritte können durch eine Änderung der STCW-Verordnung erfolgen.

**Per 01.11.2014**

**Verordnung (EU) Nr. 1229/2012 der Kommission vom 10. Dezember 2012 zur Änderung der Anhänge IV und XII der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.**

- Inhalt:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 werden per 1.11.2014 die meisten bisher bestehenden sicherheitsrelevanten Richtlinien aufgehoben. Existiert eine „parallele“ UNECE-Regelung, dann soll in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG auf diese UNECE-Regelung verwiesen werden. Für die Fahrzeugsysteme und Bauteile, für die keine solche UNECE-Regelung existiert, hat die Kommission jeweils Umsetzungsverordnungen erlassen.

Mit der gegenständlichen Verordnung werden die Vorschriften für Kleinserienfahrzeuge die nach einheitlichen Regeln genehmigt werden und daher von allen Mitgliedsstaaten anerkannt werden, an diese neuen Gegebenheiten angepasst und geringfügige Anpassungen an den Stand der Technik vorgenommen.

Die Tabellen mit den Auflistungen der für die normalen EG-Typgenehmigungen einzuhaltenen Richtlinien wurden durch die Änderungen der Verordnung 661/2009 sehr unleserlich und lückenhaft. Diese Tabellen wurden daher so angepasst, dass alle anzuwendenden EU-Verordnungen und UNECE-Regelungen wieder übersichtlich aufgelistet sind.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung handelt, ist hier keine Umsetzung in das österreichische nationale Recht erforderlich.

**Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit.**

- Inhalt:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 werden per 1.11.2014 die meisten bisher bestehenden sicherheitsrelevanten Richtlinien (insgesamt etwa 50), die in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt sind, aufgehoben. Existiert eine „parallele“ UNECE-Regelung, dann wird in der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG auf diese UNECE-Regelung verwiesen werden. Für die Fahrzeugsysteme und Bauteile, für die keine solche UNECE-Regelung existiert, hat die Kommission jeweils Umsetzungsverordnungen erlassen.

Zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden Vorschriften

- für den Rollwiderstand der Reifen,
  - eine Reifendrucküberwachung bei PKW's, und
  - für eine Gangwechselanzeige
- erlassen

Zur Verringerung der Lärmbelastung von Anrainern werden strengere Vorschriften hinsichtlich der Lärmentwicklung durch die Reifen erlassen.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird

- für die Reifen Mindest-Haftfähigkeit auf nasser Fahrbahn,
- ein System zur Warnung beim Verlassen der Fahrspur von schweren Nutzfahrzeugen
- ein Notbrems-Assistenzsystem für schwere Nutzfahrzeuge
- ein elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme („Elektronisches StabilitätsProgramm“)

vorgeschrieben.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung handelt, ist hier keine Umsetzung in das österreichische nationale Recht erforderlich.

#### **Per 21.11.2014**

#### **Richtlinie 2013/38/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens.**

- Inhalt:

Im Jahr 2006 wurde von der Internationale Arbeitsorganisation (ILO) das Seearbeitsübereinkommen 2006 (MLC) angenommen. In dem Übereinkommen sind Arbeitsnormen für den Bereich des Seeverkehrs festgelegt, die für alle Seeleute gelten sollen, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und der Flagge des Schiffes. Die Bestimmungen des Titels V des MLC bedürfen noch einer gesonderten Übernahme in das Unionsrecht. Zu diesem Zweck wurde unter anderem ein Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle vorgelegt.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Für Österreich als Binnenland ergibt sich kein Umsetzungsbedarf.

#### **Verordnung (EU) Nr. 1257/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2012 über die Umsetzung der Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes**

Die VO ist einer von drei Rechtsakten, die zusammen das Gesamtpaket „Einheitlicher Patentschutz in der Europäischen Union“ bilden.

## **B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Jänner 2013– Juni 2014)**

### **VERKEHR**

Die Nachhaltigkeit von Vernetzung, Sicherheit und Gefahrenabwehr bei den Verkehrsträgern, der faire Wettbewerb und Marktzugang, die neuen Technologien und die Mobilität werden in den achtzehn Monaten unter irischem, litauischem und griechischem Vorsitz verkehrspolitisch hohe Priorität haben. In diesem Zeitraum wurden die Beratungen über den Vorschlag für eine Verordnung über die TEN-V-Leitlinien und über den Vorschlag zur *Fazilität "Connecting Europe"* (CEF), der eng mit den Beratungen über den mehrjährigen Finanzrahmen verknüpft ist, sowie über das Flughafenpaket, das Seeverkehrspaket, das Verkehrssicherheitspaket, die Vorschläge zum Schienen- und Güterverkehr, zur Frachtgutbeförderung zwischen EU-Häfen und zum einheitlichen europäischen Luftraum aktiv vorangebracht.

### ***Horizontales***

Die letzten beiden Vorsitze haben dem Vorschlag für eine Verordnung über die **TEN-V-Leitlinien**, mit der die Grundregeln für die Entwicklung, Planung und Finanzierung von binnenmarkt-gerechten Verkehrsinfrastrukturen in der EU aufgestellt werden, besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Mit dem Vorschlag eng zusammen hängt der Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung der *Fazilität "Connecting Europe"*, mit der die Kriterien, Bedingungen, Methoden und Verfahren für die Unterstützung der transeuropäischen (Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-) Netze durch die EU festgelegt werden.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist das von der EU definierte hochrangige Verkehrsnetz, das einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung verschiedener Europäischer Ziele (Wettbewerbsfähigkeit, Kohäsion, Binnenmarkt sowie Umweltziele) leisten soll. Die TEN-V Leitlinien sind die räumliche Festlegung des TEN-V, definieren die Anforderungen und bestimmen Werkzeuge zu dessen Umsetzung. Die Europäischen Zuschüsse zum TEN-V werden in der „Connecting Europe Facility“ geregelt, welche federführend vom BMF behandelt wird.

Der Vorschlag zu den TEN-V Leitlinien und der Connecting Europe Facility (CEF) wurde durch die EK am 19.10.2011 präsentiert; Übermittlung der EK an den Rat und das EP erfolgte am 24.10.2011.

Der Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie verabschiedet eine „Allgemeine Ausrichtung“ zu den Leitlinien am 22.3.2012 .

Am 18. Dezember 2012 beschloss das TRAN Committee (Ausschuss Verkehr und Fremdenverkehr) des EP die Änderungsvorschläge der ersten Lesung.

Als Abschluss des Trilog Prozesses zur Abstimmung der Positionen von Rat und Parlament wurde im Coreper am 29.6.2013 unter irischer Präsidentschaft eine Einigung erzielt. Der Beschluss des Parlamentes, der das Ergebnis des Trilogs übernahm, erfolgte am 19. November. Sowohl TEN-V Leitlinien als auch Connecting Europe Facility wurden bei der Sitzung des Rates für Verkehr und Telekom am 5.12.2013 als „A-Punkt“ beschlossen.

Kerninhalte der Verordnung zu den TEN- V Leitlinien sind:

- Das Verkehrsnetz ist in zwei Ebenen definiert:
  - 1) ein Gesamtnetz, welches im Wesentlichen mit den MS abgestimmt wurde, sowie
  - 2) ein von der Kommission entworfenes hochrangiges Kernnetz.
- Das Kernnetz soll vorrangig umgesetzt werden (Realisierung bis 2030), Europäische Förderungen konzentrieren sich auf das Kernnetz.

- Für das Gesamtnetz und das Kernnetz werden Anforderungen an die Infrastruktur definiert.
- Für die Umsetzung des Kernnetzes werden Kernnetz - Korridore festgelegt. Für diese wird eine Koordinationsstruktur mit europäischen Koordinatoren, Korridorplattformen und Arbeitsgruppen aufgebaut.

Die TEN-V Leitlinien legen in den Anhängen das Gesamt- und das Kernnetz sowie die Kernnetzknoten fest, die Kernnetzkorridore werden in der Connecting Europe Facility definiert.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Infrastruktur und der zeitlichen Vorgaben für die Fertigstellung der Netze ist eine gewisse Flexibilisierung hinsichtlich der ursprünglichen Vorgaben der Kommission erfolgt. Die Anforderungen für technische Parameter sind in einer sinnvollen Dimension.

„Kerndaten“ für das Kernnetz:

- Schiene:
  - Ausstattung mit Zugsicherungssystem ERTMS
  - Elektrifizierung
  - 750 m Zuglänge, 22.5 t Achslast, 100km/h für Güterzüge
- Straße: A oder S, Parkplätze
- Binnenwasserstraße „Klasse IV“ nach CEMT (2,5 m Abladetiefe)

Betreffend die Umsetzung der Netze und Koordinationsmechanismen sind nun vorgesehen: Für die Kernnetzkorridore wird je ein Europäischer Koordinator eingesetzt, eine Korridor-Plattform soll als beratendes Gremium unter Vorsitz des Koordinators eingesetzt werden. Bei Bedarf können zusätzliche Arbeitsgruppen, etwa für grenzüberschreitende Abschnitte installiert werden. Zwischen dem Koordinator, den Mitgliedsstaaten und der Kommission wird ein Korridorarbeitsplan verbindlich vereinbart, der von der Kommission durch eine Verordnung festgesetzt werden kann.

Die Kernnetzkorridore wurden mit den Eisenbahngüterverkehrskorridoren (VO EU 913/2010) abgestimmt. Daraus ergibt sich für Österreich ein weiterer Eisenbahngüterverkehrskorridor entlang der Donau-Achse. Die entsprechende Änderung der Verordnung zu den Eisenbahngüterverkehrskorridoren erfolgte im Anhang der CEF-Verordnung.

Die Finanzierungsbeträge für TEN-Verkehrsprojekte sind nicht in den TEN\_V Leitlinien sondern in der „**Connecting Europe Fazilität**“ festgelegt.

Die für die Transeuropäischen Verkehrsnetze in der Periode 2014-2020 nun zur Verfügung stehenden EU-Finanzmittel betragen (zu Preisen 2011) 13,174 Mrd. € (plus 10 Mrd Euro aus den Strukturfonds, auf den Österreich aber nicht zugreifen kann). Das ist zwar weniger als ursprünglich von der Kommission gefordert (21,7 Mrd Euro), doch mehr als in der letzten Periode zur Verfügung stand (rd. 8 Mrd.Euro).

Als EU Ko-Finanzierungsbeitrag für die TEN-V ist im Rahmen von CEF bis zu 40% (bisher bis zu 30%) vorgesehen. Dieser Maximalsatz findet für grenzüberschreitende Schienen- und Binnenwasserstraßenprojekte sowie zur Beseitigung von Engstellen bei der Binnenwasserstraße Anwendung.

Die EU-Finanzmittel müssen im Rahmen von Ausschreibungen beantragt werden. Eingereichte Projekte werden eine Evaluierung unterzogen wobei die EK hierzu auch externe Gutachter hinzuzieht. Nur Projekte die positiv evaluiert werden, können Zuschüsse erhalten.

Der Vorschlag ist hinsichtlich der **Definition der Netze** und insbesondere des Kernnetzes für Österreich günstig. Die wesentlichen Verkehrsachsen Österreichs

- Donau
- Brenner und
- Baltisch-Adriatische Achse sind Teil des Kernnetzes und auch Teile von insgesamt vier Kernnetzkorridoren (siehe Karte).

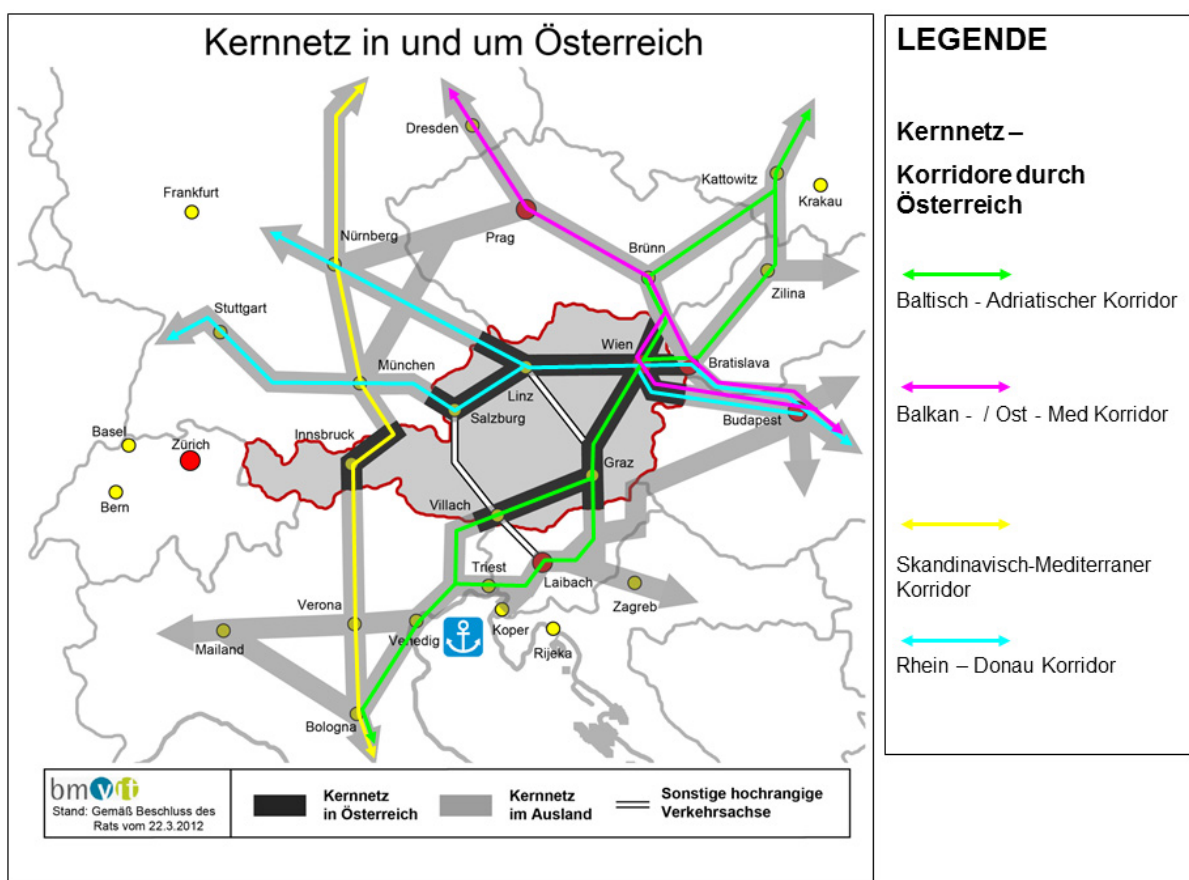


Es konnte erreicht werden, dass in die neue Revision der TEN-V-Leitlinien auch die Südbahnstrecke inklusive Semmering-Basistunnel und Koralmbahn als Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors aufgenommen wurde

Langfristig, spätestens im Rahmen der nächsten Revision, wäre aber zusätzlich eine verbesserte Anbindung in Richtung der Westbalkanstaaten anzustreben. Für Österreich könnte dies eine Aufnahme von Tauern- bzw. Pyhnmachse in das Kernnetz bedeuten.

Für Binnenländer wie Österreich ist eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur auch in den **Nachbarstaaten** von großer Bedeutung.

Die TEN-V Leitlinien sollten dazu beitragen, dass der der hochwertige Infrastrukturausbau, der von Österreich für seine Achsen vorgesehen ist, auch in den Nachbarländern die notwendige Fortsetzung findet. Sinnvolle Koordinationsstrukturen und ein gewisses Maß an Verbindlichkeit sind wesentlich für die effiziente und effektive Umsetzung der TEN-V. Dazu sollte die Verordnung beitragen.



Karte 1: Kernnetz und Kernnetzkorridore im Umfeld Österreichs

Beide Verordnungen (TEN-V Leitlinien und CEF) traten mit 1.1.2014 in Kraft. Die Kommission hat für die einzelnen Kernnetz-Korridore Studien bzw. Consultantleistungen beauftragt, um im Laufe des Jahres 2014 die Strukturen für die Verwaltung der Kernnetzkorridore aufzubauen und Korridorentwicklungspläne festzulegen.

Für die Ausschüttung von EU-Zuschüssen aus der CEF werden von der Kommission entsprechende Ausschreibungen vorbereitet werden.

Für Österreich besteht aufgrund der neuen europäischen Rechtslage kein Erfordernis, die nationalen Infrastrukturausbaupläne anzupassen (z.B. Zielnetz der ÖBB).

Die **Fazilität „Connecting Europe“ (CEF)** stellt Finanzierungsinstrumente für die Umsetzung der Transeuropäischen Netze Verkehr, Energie sowie für Kommunikation für den Zeitraum 2014-2020 dar. Der ursprüngliche Vorschlag der EK für die Mittelausstattung für CEF setzt sich wie folgt zusammen:

- Energie 9,1 Milliarden €
- Verkehr/TEN: 21,7 Milliarden €
- IKT/Digitale Agenda: 9,2 Milliarden €
- Kohäsionsprojekte/Verkehr: 10,0 Milliarden €

Die Angleichung der CEF an die Haushaltsvorschriften wurde in mehreren Sitzungen bereits unter zyprischer Präsidentschaft 2012 und weiter unter irischer 2013 behandelt, die Frage der Dotierung der Teilbereiche der CEF in Sitzungen des COREPER II bzw. des RAA und Europäischen Rates (ER) Ende 2012 und Anfang 2013. Im Rahmen des ER am 7./8. Februar 2013 wurde diesbezüglich bereits ein Kompromiss angenommen, der folgende Dotierung für die CEF vorsieht (jeweils zu fixen Preisen 2011):

- Energie 5,126 Milliarden €
- Verkehr/TEN: 13,174 Milliarden €
- IKT/Digitale Agenda: 1,000 Milliarden €
- Kohäsionsprojekte/Verkehr: 10,000 Milliarden €

Diese Einigung wurde vom EP in seiner Plenarsitzung vom 19. November 2013 bestätigt.

Zu laufenden Preisen stellen sich die Dotierungen wie folgt dar:

- Energie 5,900 Milliarden €
- Verkehr/TEN: 14,946 Milliarden €
- IKT/Digitale Agenda: 1,141 Milliarden €
- Kohäsionsprojekte/Verkehr: 11,306 Milliarden €

#### **Zu den TEN-Verkehr betreffenden Bestimmungen:**

- Anhebung der Kofinanzierungssätze für Arbeiten an Schieneprojekten hinsichtlich Engpässe auf 30%
- Anhebung der Kofinanzierungssätze für Arbeiten an Binnenwasserstraßen hinsichtlich Engpässe auf 40%
- Anhebung der Kofinanzierungssätze für Arbeiten an Schienen- und Binnenwasserstraßen hinsichtlich grenzüberschreitender Abschnitte auf 40%
- Bei der Festlegung der Kernnetzkorridore, auf denen die zur Verfügung stehenden Mittel verwendet werden sollen, ist Österreich von vier Korridoren betroffen:
  - Vom Baltisch - Adriatischen Korridor (Semmering, Koralm);
  - Von Korridor Nr. 5 Helsinki – Valetta (BBT und Zulaufstrecken)
  - Vom Strassbourg - Donau - Korridor, (Schiene Salzburg-Wien-Budapest, Donau)
  - Beim Korridor Hamburg/Rostock – Burgas – Piraeus – Lefkosia wurde gegenüber dem Vorschlag der EK auch der zusätzliche Ast Brunn – Wien – Bratislava ergänzt. Diese Strecken sind zwar bereits durch den Baltisch Adriatischen Korridor abgedeckt. Die Aufnahme der Strecken auch in diesen Korridor schafft aber eine bessere Konsistenz mit dem parallelen Eisenbahngüterverkehrskorridor Nr. 7, der auch den Ast über Österreich aufweist.

Diese Neuerungen der CEF-Verordnung sind aus verkehrspolitischer und Finanzierungssicht sehr zu begrüßen, da hiermit ein Schwerpunkt für die umweltfreundlichen Verkehrsträger gesetzt wird.

Siehe auch die folgende Zusammenschau aller Kofinanzierungsmöglichkeiten:

Types of Projects		All Member States	Member States eligible for Cohesion Fund
<b>(a) Studies (all modes)</b>		50%	85%
<b>(b) Works on</b>			
<b>Rail</b>	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	30%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
<b>Inland waterways</b>	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	40%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
<b>Inland transport connections to ports and airports (rail and road)</b>		20%	85%
<b>Development of ports</b>		20%	85%
<b>Development of multi-modal platforms</b>		20%	85%
<b>Reduce rail freight noise by retrofitting of existing rolling stock</b>		20%	20%
<b>Freight transport services</b>		20%	20%
<b>Secure parkings on road core network</b>		20%	20%
<b>Motorways of the sea</b>		30%	85%
<b>Traffic management systems</b>	SESAR, RIS, VTMS (ground/onboard)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	ITS for road	20%	85%
<b>Cross border road sections</b>		10%	85%
<b>New technologies and innovation for all modes of transport</b>		20%	85%

### **Zu den TEN-Telekom betreffenden Bestimmungen:**

Im Vorschlag der EK werden innerhalb des finanziellen Rahmens der CEF ca. 9,2 Milliarden € für Telekommunikation vorgesehen. Bezüglich der Vergabe der Mittel für den Telekommunikationsbereich sind Vergaben im Rahmen von Ausschreibungen vorgesehen.

- Für Breitband-Netze bis zu 50 % der förderbaren Kosten;
- Für generische Dienste bis zu 75 % der förderbaren Kosten;
- Kerndienstnetze sollen dadurch Ausschreibungen, in Ausnahmefällen durch Förderungen bis zu 100 % finanziert werden.
- Programmunterstützende Maßnahmen wie Infrastruktur-Mapping usw. bis zu 75% der förderbaren Kosten.

Eine 10%ige Erhöhung der Kofinanzierung soll für Sektor übergreifende Synergien und die Erreichung von Klimaschutzziele möglich sein. Grundsätzlich werden für den Ausbau der Breitbandnetze folgende Finanzinstrumente vorgesehen:

- Anteilskapital wie Investmentstands mit Schwerpunkt Bereitstellung Risikokapital;
- Kredite und/oder Garantien für Finanzschulden als Risiko Verteilungsinstrument, Projekt-Anleihen von Finanzinstituten aus eigenen Ressourcen mit EU-Beteiligung;
- Andere Finanzinstrumente.

Zur konkreten Umsetzung werden mehrfährige oder jährliche Arbeitsprogramme vorgesehen. Dazu wurde der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für Transeuropäische Telekommunikationsnetze und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG vorgestellt. Dieser Vorschlag dient der Aufstellung von Leitlinien in Bezug auf die Ziele und Prioritäten, die im Telekommunikationsbereich für Breitbandnetze und digitale Dienstinfrastrukturen im Zusammenhang mit der CEF ins Auge gefasst werden.

Die Beratungen über die **Mitteilung der Kommission und den Gesetzgebungsvorschlag zu sauberen Verkehrssystemen** mit einer kohärenten Langzeitstrategie zur umfangreichen Ersetzung von Erdöl durch alternative Kraftstoffe im gesamten Verkehrssystem sollen in Angriff genommen werden. Dabei sollten die Stellung und die Perspektiven sauberer Systeme bewertet werden, wobei der Schwerpunkt auf alternative Antriebstechnologien wie Elektrofahrzeuge, Wasserstoff-Brennstoffzellen, Biokraftstoffe, Erdgas und synthetische Kraftstoffe gelegt wird.

Aufgrund des zunehmenden Bewusstseins für Umweltschutz und dem Ziel sich von der Abhängigkeit der Energieversorgung aus politisch instabilen Regionen zu befreien, möchte die EU den Fokus in Zukunft verstärkt auf alternative Treibstoffe legen. Das bmvit unterstützt seit vielen Jahren die Bestrebungen, im Rahmen seiner verkehrs-, infrastruktur- und technologiepolitischen Instrumente die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr auch durch Entwicklung und Verwendung alternativer Treibstoffe zu reduzieren. Der hohe Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch und die hohe technologische Expertise in der Treibstoff- und Fahrzeugindustrie und -forschung stellt eine gute Ausgangsbasis dar, um durch flüssige und gasförmige Biotreibstoffe, Strom aus erneuerbaren Energiequellen und effizientere Energienutzung (kohlenstoffärmerer) fossiler Energieträger im Fahrzeug, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken.

Die wichtigsten Grundoptionen für alternative Energieträger im Verkehr wären Elektrizität, Wasserstoff, Biotreibstoffe, CNG (Compressed Natural Gas), LNG (Liquefied Natural Gas), GTL (Gas-to-Liquid) und LPG (Liquefied Petroleum Gas). Der Mangel an Infrastruktur und Standards/Normen für alternative Treibstoffe wird als großes Hindernis zur Einführung angesehen. Die serienmäßige Realisierung einer solchen Infrastruktur würde das Wirtschaftswachstum national als auch EU-weit ankurbeln und zahlreiche Arbeitsplätze schaffen.

Am 24.1.2013 legte die Europäische Kommission das Paket „**Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe**“ und – als legislative Maßnahme – den Vorschlag für eine „Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ vor. Der RL-Vorschlag enthielt ursprünglich Vorgaben für die Erstellung nationaler Strategiepläne, Bestimmungen betr. der Festlegung gemeinsamer technischer Spezifikationen (Standards), sowie verbindliche Ziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Weitere Bestimmungen betreffen die Gewährleistung einer offenen Elektrizitätspolitik, eine harmonisierte Verbraucherinformationen hinsichtlich der Kompatibilität Treibstoff/Fahrzeug und die Ausstattung der Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit intelligenten Verbrauchserfassungssystemen. Hinsichtlich dieses Vorschlags konnte am 5.12.2013 im Verkehrsministerrat bereits eine allgemeine Ausrichtung erzielt werden, der auch Österreich zustimmen konnte. Die Allgemeine Ausrichtung misst den nationalen Strategierahmen eine hohe Bedeutung bei: statt der von der EK vorgeschlagenen quantitativen Vorgaben zum Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bis 2020 enthält der Text nun die Vorgabe, diese Ziele in den nationalen Strategierahmen zu benennen. Darüber hinaus sollen die Details in Bezug auf Errichtung der Infrastrukturen für Erdgas (LNG) sowie – wenn die Mitgliedstaaten dies einführen wollen – für Wasserstoff bzw. die landseitige Stromversorgung festgelegt werden.

Besonders wichtig erscheint auch die Stärkung der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, da anders als im Vorschlag der EK die Bestimmungen zu den nationalen Strategierahmen nicht mehr über delegierte Rechtsakte geändert werden können.

In Bezug auf die Binnenschifffahrt ist es aus österreichischer Sicht zu begrüßen, dass die allgemeine Ausrichtung den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Entscheidung, welche Häfen mit LNG-Stationen ausgestattet werden, Flexibilität einräumt, aber zugleich die Vorgabe enthält, die Befahrbarkeit der Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes mit LNG-betriebenen Schiffen sicherzustellen.

Nach dem Beginn der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament schon im Dezember 2013 strebt die griechische Präsidentschaft die Einigung mit dem Europäischen Parlament vor Ende der EP-Legislaturperiode an.

Das europäische Satellitennavigationsprogramm **Galileo** ist das größte Industrierhaben, das bislang auf Unionsebene in Angriff genommen wurde. Als ziviles GNSS (Global Navigation Satellite System) konzipiert, soll es der Europäischen Union sowohl strategische Unabhängigkeit als auch verstärkten Zugang zum stark wachsenden Markt der Satellitennavigation ermöglichen, sowohl bei den Anwendungen als auch auf Ebene der Systemimplementierung. Im Vollausbau soll Galileo neben einer globalen Bodeninfrastruktur eine

Raumkonstellation von bis zu 30 Satelliten umfassen. Mittels dieser boden- und raumgestützten Infrastruktur wird das System schließlich fünf Dienste anbieten. Galileo steht damit im globalen Wettbewerb mit bereits etablierten Systemen wie dem US-amerikanischen GPS und dem russischen GLONASS, sowie dem in Entwicklung befindlichen System COMPASS/Beidou der Volksrepublik China. Das satellitenbasierte Augmentierungssystem EGNOS – ein Vorläufer zu Galileo – hat im Oktober 2009 offiziell den Betrieb aufgenommen und sendet seither Daten zur Verbesserung der Positionsaufösungen von GPS und GLONASS mit ausgezeichneter Qualität. Seit 2011 ist das System für Sicherheitskritische Anwendungen (insbesondere Luftfahrt) zertifiziert und somit voll operabel. Die Nutzung des EGNOS Systems steigt rapide an, in Österreich werden in 2014 erste Anflugprozeduren an ausgewählten Flughäfen fertiggestellt werden.

Die Beschaffung einer ersten Grundkonstellation ist bereits erfolgt, bis Ende 2014 bzw. Anfang 2015 sollen erste Dienste angeboten werden können. Im Endausbau sind für unabhängige Positionierungen bis zu 30 Satelliten vorgesehen. Der Start der ersten beiden Galileo-Satelliten der IOV-Phase (In Orbit Validierung) wurde im Oktober 2011 durchgeführt, der Start von zwei weiteren Galileo-Satelliten erfolgte ein Jahr später im Oktober 2012, womit nun vier Galileo-Satelliten im Orbit sind. Dadurch sind nun umfassende Tests der gesamten Infrastruktur möglich, so konnte am 12. März 2013 erstmals eine unabhängige Positionierung mit den bereits aktiven Galileo Satelliten erreicht werden. Dieser Meilenstein bedeutet die erste raumgestützte, unabhängige Positionierung durch europäische Navigationssatelliten. Es wird nun intensiv am weiteren Ausbau des Satellitensegmentes gearbeitet, für 2014 sind bis zu drei Raketen-Starts geplant.

Die Kommission hat den **Verordnungsvorschlag betreffend den Aufbau und Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme** am 30. November 2011 vorgelegt. Diese Verordnung ersetzt die aktuelle Galileo Durchführungs-VO 683/2008, da der fortgeschrittene Projektstatus und die Bereitstellung erster Dienste ein überarbeitetes Lenkungsschema erfordern. Die finanziellen Aspekte wurden im Rahmen der mehrjährigen Finanzvorschau behandelt, hier konnten für die europäischen Satellitennavigationsprogramme 7071 Mio € (c.e.c.) bereitgestellt werden. Die Arbeiten an diesem für Galileo zentralen Dossier konnten erfolgreich abgeschlossen werden, die Verordnung wurde am 5. Dezember 2013 am Rat TTE angenommen. Ein für den Betrieb von Galileo ausgelegtes Lenkungsschema sowie die notwendige Finanzierung bis 2020 sind somit gewährleistet.

Aufgrund des vorgestellten Vorschlages für eine neue Galileo-Durchführungsverordnung wurde weiter **eine Änderung der VO 912/2010 der Agentur für Europäische GNSS (GSA)** durchgeführt. Dieser – mittlerweile von Brüssel an ihren endgültigen Standort Prag verlegten – Agentur wird durch die Novellierung der Verordnung der Betrieb von Galileo und EGNOS übertragen. Die Kommission legte daher am 6. Februar 2013 einen entsprechenden Vorschlag vor. Beim Rat TTE am 10. Oktober 2013 konnte eine Allgemeine Ausrichtung angenommen werden, die Einigung mit dem EP wurde in Folge erzielt. Die Annahme und Veröffentlichung der überarbeiteten Verordnung ist somit im 1. Quartal 2014 in Aussicht gestellt.

Für das Jahr 2014 sind weitere **Verhandlungen mit einer Reihe von Drittstaaten** zu erwarten, insbesondere zur Nutzung der Öffentlich Regulierten Dienstes (eng. „Public Regulated Service“ - PRS) von Galileo welcher für die sicherheitskritische Nutzung durch Behörden vorgesehen ist. Eine Voraussetzung dafür ist die erfolgreiche **Annahme der „Gemeinsamen Mindeststandards des PRS“ durch Rat und Parlament**, welcher als Delegierter Rechtsakt durch die Kommission erlassen wird. Diese Gemeinsamen Mindeststandards regeln die grundsätzlichen Sicherheitsanforderungen an den PRS, welche durch Nutzer dieses Dienstes eingehalten werden müssen.

## **Luftverkehr**

Die Vorsitze haben die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über die drei Vorschläge des **Flughafenpakets** fortgesetzt, nämlich die Slot-Verordnung, mit der eine Liberalisierung der Zuweisung von Zeitnischen angestrebt wird, die Verordnung über Bodenabfertigungsdienste, mit der die Verfahren zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen und die Verantwortung der Diensteanbieter gestrafft und weitere Liberalisierungsschritte gesetzt werden sollen, sowie die Neufassung der Verordnung (bislang Richtlinie) über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen, mit der die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf Bevölkerung und Umwelt reduziert werden sollen.

Die drei Vorschläge wurden bereits Ende 2011 vorgelegt und im Jahr 2012 im Rat und EP behandelt. Die VerkehrsministerInnen erzielten zu allen drei Verordnungsvorschlägen eine Allgemeine Ausrichtung. Das EP behandelte die Vorschläge im Plenum im Dezember 2012. Der umstrittenste Vorschlag war der Vorschlag zur Neufassung der Bodenabfertigungsverordnung. Das EP hat den Verordnungsvorschlag stark kritisiert, was zunächst dazu geführt hat, dass dieser im Plenum im Dezember 2012 abgelehnt und an den Verkehrsausschuss zurückgewiesen wurde. Am 16. April 2013 wurde der geänderte Vorschlag im Plenum dann doch angenommen (455 dafür 239 dagegen 18 Enthaltungen).

Die Verhandlungen zum Flughafenpaket werden im Jahr 2014 weitergeführt werden. . Unter griechischem Vorsitz wird versucht eine Einigung in 1. Lesung mit dem EP zum Verordnungsvorschlag „lärmbedingte Betriebsbeschränkungen“ zu erzielen.

Im Dezember 2012 wurde eine neue **Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt** vorgelegt. Die Verordnung bezweckt die Verbesserung der bestehenden Systeme in Bezug vor allem auf Qualität und Auswertung der Daten. Das damit einhergehende Ziel ist die Zahl der Flugunfälle mit damit verbundenen Todesopfern zu verringern. Die Verordnung wurde im ersten Halbjahr 2013 unter irischer Präsidentschaft behandelt. Im TTE-Rat im März 2013 wurde eine Allgemeine Ausrichtung verabschiedet. Unter litauischer Präsidentschaft konnte im zweiten Halbjahr eine Einigung mit dem Europäischen Parlament bereits in erster Lesung erzielt werden.

Zu den **Passagierrechten** hat die EK am 13. März 2013 einen Verordnungsvorschlag vorgelegt, mit dem einerseits die Passagierrechteverordnung (261/2004) und andererseits die Verordnung über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck (2027/92) novelliert werden. Da es sich um eine sehr komplexe Thematik handelt, gibt es bislang – anders als geplant – „nur“ einen Fortschrittsbericht, der dem TTE-Rat am 05. Dezember 2013 vorgelegt worden ist. Aus österreichischer Sicht sind vor allem die Themenbereiche Entschädigung bei langer Verspätung, Definition der außergewöhnlichen Umstände, Umgang mit verpassten Anschlussflügen, Aufrechnungs- und Verjährungsregelungen von erheblicher Bedeutung. Österreich wies in den Diskussionen stets darauf hin, dass ein einfaches und transparentes System für alle Beteiligten wichtig wäre, um sicherzustellen, dass im Hinblick auf das Ziel der Stärkung der Passagierrechte klare Regelungen existieren, die zu mehr Rechtssicherheit führen. Darüber hinaus hat sich Österreich dafür eingesetzt, dass das derzeit bestehende Schutzniveau für die Passagiere nicht eingeschränkt wird. Geplant ist eine allgemeine Ausrichtung während der griechischen Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2014.

Das **Zusatzpaket zum einheitlichen europäischen Luftraum II** ("SES-II-plus-Paket") (Mitteilung, Verordnung über den einheitlichen europäischen Luftraum und EASA-Verordnung) wurde am 11. Juni 2013 von der EK vorgelegt. Dieses Paket wird von den meisten MS – darunter auch Österreich – problematisch gesehen, unter anderem auch deswegen, weil die Arbeiten zum SES 2 Paket erst abgeschlossen werden müssen. Im Jahr 2013 wurden die Arbeiten im Rat nicht aufgenommen. Möglicherweise werden die Arbeiten an den unstrittigeren Teilen des Paketes im Jahr 2014 aufgenommen.

## Landverkehr

Was den Straßenverkehr anbelangt, so haben die Vorsitze die Beratungen über den Vorschlag für eine Verordnung über den Fahrtschreiber fortgeführt, wobei die Sicherheit des Systems (zur Reduzierung von Betrug und von Manipulationen des Fahrtschreibers) verbessert, die Verwaltungskosten gesenkt und die Wirksamkeit der Kontrolle des Systems verbessert werden sollen. Die drei Vorsitze haben ferner die drei Vorschläge des "Verkehrssicherheitspakets" geprüft, bei denen es um die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und die entsprechenden Zulassungsdokumente für Fahrzeuge geht und mit denen Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz verbessert werden sollen.

Das sog. **Paket „Verkehrssicherheit“** der Europäischen Kommission (EK) beinhaltet Vorschläge der EK zu zwei EU-Verordnungen und einer EU-Richtlinie:

- Die Richtlinie 2009/40/EG über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen soll aktualisiert, erweitert und durch eine Verordnung ersetzt werden.
- Ebenso die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle.
- Weiters soll die Richtlinie 1999/37/EG über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge geändert werden.

Durch die **EU-Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung der Kfz und Kfz-Anhänger** soll die bisherige Richtlinie 2009/40/EG aufgehoben werden und es sollen insbesondere die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf zwei- oder dreirädrige Kfz, auf leichte Kfz-Anhänger bis 3,5 t und auf Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h ausgedehnt werden. Ältere Kfz sollen häufiger und Kfz mit hohem Kilometerstand jährlich geprüft werden. Die Zeitabstände für die regelmäßige technische Überwachung für PKW (Klasse M1) sollen statt 4-2-2 Jahre 4-2-1 betragen). PKW und Klein-LKW mit außergewöhnlich hoher Fahrleistung (wenn diese bei der 1. Überprüfung nach 4 Jahren bereits 160.000 km aufweisen) sollen dann jährlich zur Überprüfung.

Die zur Prüfung zu verwendende Ausrüstung soll bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos für die Straßenverkehrssicherheit beurteilt werden und die Prüfer, die die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführen, sollen über bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, ordnungsgemäß ausgebildet sein und regelmäßig weitergebildet werden.

Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einschließlich der Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge sollen in nationalen Registern erfasst werden. Die Registrierung der Kilometerstände soll auch zur Bekämpfung der Manipulation von Kilometerzählern beitragen.

Die wiederkehrende Begutachtung wird in Österreich von gem. § 57a KFG ermächtigten Stellen (Autofahrerclubs, Werkstätten) schon seit langen Jahren auf hohem Niveau durchgeführt. Die Details betreffend die Begutachtung sind in der PBStV festgelegt (apparative Ausstattung der ermächtigten Stellen, Anforderungen an die geeigneten Personen, die die Begutachtung durchführen, ein detaillierter Katalog der Prüfpositionen mit Mängelstufung).

Der Vorschlag wurde in Ratsarbeitsgruppen diskutiert und es wurden zahlreiche Änderungsvorschläge eingebracht. Schließlich wurde ein Kompromisspapier der Präsidentschaft am 20.12.2012 im Rahmen des TTE Rates als Allgemeine Ausrichtung beschlossen. Die Anregung der Mitgliedstaaten, den Rechtsakt als Richtlinie und nicht als Verordnung zu erlassen, wurde aufgegriffen. Weiters wurde auch eine allgemeine Klausel aufgenommen, dass die MS ihre strengeren Regelungen weiterhin beibehalten können (z.B. Geltungsbereich für weitere Fahrzeugkategorien oder kürzere Intervalle, usw.).

Der EU-Vorschlag ist in weiten Bereichen ident mit den österreichischen Regelungen, geht aber in manchen Punkten darüber hinaus, z.B.:

- Österreich ist wie die Mehrheit der Mitgliedstaaten dafür eingetreten, dass der gegenständliche Rechtsakt als Richtlinie erlassen werden sollte und nicht wie von der EK vorgeschlagen als Verordnung. Eine Richtlinie lässt den Mitgliedsstaaten den erforderlichen Spielraum, um das dort bestehende hohe Niveau der periodischen technischen Überwachung (§ 57a KFG 1967) aufrecht zu erhalten und flexibel auf einzelne Punkte zu reagieren, die im Rechtsakt der EU nicht geregelt sind. Gemäß Stand der Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament Ende 2013 dürfte der vorliegende Rechtsakt als Richtlinie erlassen werden.
- Es darf zu keiner Verschlechterung des in Österreich bestehenden hohen Niveaus der § 57a KFG 1967 Begutachtung kommen. Dies betrifft im Besonderen die von der Überwachungspflicht betroffenen Fahrzeuggruppen und die Prüfintervalle, die sich in den Jahrzehnten seit ihrer Einführung in Österreich bewährt haben. Die Erfahrungen aus den technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 bei leichten Nutzfahrzeugen und leichten Anhängern mit hoher Kilometerleistung lassen befürchten, dass es hier zu einer Verschlechterung kommen könnte, wenn diese Fahrzeuge aus der Prüfpflicht genommen werden oder die Intervalle verlängert werden. In Österreich gilt für den PKW-Bereich die 3-2-1-Regel, Nutzfahrzeuge sind jährlich zu begutachten. Gemäß Stand der Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament Ende 2013 darf Österreich seine bisherigen strengeren Vorschriften aufrechterhalten.
- Es soll zu keinem zusätzlichen Aufwand hinsichtlich der Ausstattung von Prüfstellen kommen. Die derzeitige Ausstattung ist ausreichend. Viele Prüfstellen haben in der letzten Zeit nachgerüstet. Eine weitere Nachrüstung sollte erst dann erfolgen müssen, wenn die bestehenden Ausrüstungen abgeschrieben oder unwirtschaftlich geworden sind. Gemäß Stand der Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament Ende 2013 wird eine ausreichende Übergangsfrist gewährt.
- Die Anhänge mit den Mängelpositionen und Mängelbewertungen müssen überarbeitet werden, da einige Mängelpunkte fehlen und die Mängelbewertungen teilweise inkonsistent sind. In den Ratsarbeitsgruppen wurden viele Verbesserungen vorgenommen, die auch für das Europäische Parlament annehmbar sein dürften.
- Begrüßt wird die Verpflichtung der Hersteller, ausreichende Daten für die Beurteilung und Prüfung zur Verfügung zu stellen.
- Begrüßt wird der geplante EU-weite Datenaustausch hinsichtlich der durchgeführten technischen Überwachungen. Dies erspart den BürgerInnen und den Behörden zusätzlichen Aufwand.

Über den Vorschlag wird derzeit zwischen Rat und Parlament verhandelt, es dürfte Anfang 2014 zu einer Einigung kommen.

**Der Vorschlag für eine EU-Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen**, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, soll die bisherige Richtlinie 2000/30/EG aufheben und künftig auch leichte Nutzfahrzeuge und deren Anhänger einbeziehen. Weiters soll jedes Jahr ein bestimmter Prozentsatz der zugelassenen Nutzfahrzeuge inspiziert werden, die Auswahl der Fahrzeuge soll so erfolgen, dass sie sich nach dem Risikoprofil der Betreiber richtet und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt. Es sollen besser ausgearbeitete Unterwegskontrollen mit Prüfgeräten durchgeführt werden, entweder von mobilen Kontrolleinheiten oder von Prüfstellen in unmittelbarer Nähe. Diese Straßenkontrollen sollen die Sicherung der Ladung umfassen. Festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos beurteilt werden. Die Kenntnisse und die Fähigkeiten der die technischen Unterwegskontrollen durchführenden Prüfer sollen mindestens dem Niveau der die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführenden Prüfer entsprechen und die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedsstaaten soll durch miteinander abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte,



den elektronischen Informationsaustausch sowie den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.

Folgende Aspekte erscheinen aus österreichischer Sicht jedenfalls wesentlich:

- Der gegenständliche Rechtsakt sollte als Richtlinie erlassen werden und nicht wie von der EK vorgeschlagen als Verordnung. Eine Richtlinie lässt Mitgliedsstaaten wie Österreich den erforderlichen Spielraum, um das dort bestehende hohe Niveau bei den technischen Unterwegskontrollen aufrecht zu erhalten. Gemäß Stand der Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament Ende 2013 dürfte der vorliegende Rechtsakt als Richtlinie erlassen werden.
- Das vorgeschlagene Risiko-Bewertungssystem für die Unternehmer wird als problematisch erachtet. Dies würde eine geringere Kontrollfrequenz für unauffällige Unternehmen und eine gezieltere Kontrolle von „schwarzen Schafen“ mit sich bringen. Jedoch könnte das im Hinblick auf die allgemeine Kontrolldichte problematisch sein. Außerdem müssten die Kontrollorgane stets über den Risikostand der Unternehmen Bescheid wissen, damit sie die Fahrzeuge der Unternehmen mit hohem Risiko für die Kontrollen herausfiltern können. Gemäß Stand der Verhandlungen zwischen Rat und Europäischem Parlament Ende 2013 wird hier eine lange Übergangsfrist vorgesehen. Das Risiko-Bewertungssystem soll in das bereits bestehende System nach der Richtlinie 2006/22/EG integriert werden.
- Die genaue Auflistung und Mängelbewertung hinsichtlich der Ladungssicherung wird hier kritisch gesehen. Hier konnte in den Ratsarbeitsgruppen eine wesentliche Verbesserung erreicht werden. Diese Auflistung dient als Richtschnur für die Prüfer und muss nicht zwingend angewendet werden.
- Die Anhänge mit den Mängelpositionen und Mängelbewertungen müssen überarbeitet werden, da einige Mängelpunkte fehlen und die Mängelbewertungen teilweise inkonsistent sind. In den Ratsarbeitsgruppen wurden viele Verbesserungen vorgenommen, die auch für das Europäische Parlament annehmbar sein dürften.

Über den Vorschlag wird derzeit zwischen Rat und Parlament verhandelt, es dürfte Anfang 2014 zu einer Einigung kommen.

Bei der **EU-Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge** geht es darum, neue Kriterien für Entzug und Annullierung von Zulassungen festzulegen. Durch den Entzug der Zulassung soll gewährleistet werden, dass Fahrzeuge, die aufgrund gefährlicher Mängel eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, bis sie eine weitere Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden haben; darüber hinaus soll ein gewisser Automatismus eingeführt werden, durch den die ursprüngliche Zulassung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedsstaat neu zugelassen werden, automatisch annulliert wird, um parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedsstaaten zu vermeiden. Mit dem Vorschlag soll ferner die Einrichtung elektronischer Zulassungsregister eingeführt werden, die sämtliche mit der Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Angaben enthalten. Das Register soll zur Weiterverfolgung im Anschluss an die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der Neuzulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs dienen. Dieser Entwurf wird grundsätzlich begrüßt, da sich aufgrund des Datenaustausches zwischen den MS mittelfristig der Aufwand für die Bürger und die Behörden verringert. Der verpflichtende Entzug der Zulassung bei Feststellung gefährlicher Mängel in einem anderen MS wird aufgrund des Verwaltungsaufwands kritisch gesehen. Hier sind andere, geeignetere Mittel vorstellbar, die die weitere Verwendung des Fahrzeugs bis zur Behebung der Mängel wirkungsvoll verhindern (z.B. Abnahme der Kennzeichen und der Zulassungsbescheinigung und Wiederausfolgung erst nach Behebung der Mängel). Zum Vorschlag, eine schriftliche Erlaubnis des Eigentümers für die Zulassung in einem anderen MS vorzusehen, wenn der Eigentümer nicht der Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist, hat Österreich einen Vorbehalt abgegeben, da in Österreich für die Zulas-

sung die Glaubhaftmachung des rechtmäßigen Besitzes (nicht des Eigentums) für die Zulassung vorgesehen ist und es auch andere Fälle als Kauf und Verkauf (Miete, Überlassung etc.) gibt, wobei der rechtmäßige Besitz durch entsprechende Dokumente glaubhaft zu machen ist.

Am 27.11.2013 fand der zweite informelle Trilog statt. Österreich erklärte, dass bei gefährlichen Mängeln zusätzlich zur Aufhebung der Zulassung auch die Abnahme von Zulassungsschein und Kennzeichentafeln sowie eine Zulassungssperre vorgesehen ist. Ein zusätzliches Suspendierungsverfahren wird abgelehnt. Österreich ist gegen die Möglichkeit von delegierten Rechtsakten für Änderung des Anhangs. Vom EP vorgeschlagene Zugänglichmachung nationaler Datenbanken wird von Österreich abgelehnt. Es muss sichergestellt werden, dass die gespeicherten Daten nicht an Dritte weitergegeben werden dürfen sowie ausschließlich für die Zwecke der Erstellung des Prüfberichts verwendet werden. Ebenso wird gefordert, dass die EDV-Anwendung von den zuständigen Behörden der MS freigegeben wird und die Freigabe von der Einhaltung dieser Datenschutzvorschriften abhängig sein muss. Es ist sicherzustellen, dass die Daten den Behörden für ihre Aufgaben zur Verfügung stehen und durch Prüfstellen nicht für andere Zwecke als die der Überprüfung der Verkehrssicherheit verwendet werden dürfen.

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts**

Der Vorschlag durch die EK erfolgte am 10.4.2012. Ganz allgemein wird mit dieser Initiative angestrebt, die Funktionsweise des Binnenmarkts zu verbessern, indem administrative Hemmnisse im Zusammenhang mit den Verfahren zur erneuten Zulassung von Kraftfahrzeugen, durch die derzeit der freie Warenverkehr behindert wird, beseitigt werden. Konkret sollen mit dieser Initiative die Verfahren zur erneuten Zulassung von in einem anderen Mitgliedstaat bereits zugelassenen Kraftfahrzeugen für Bürger, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, Mietwagen- und Leasingunternehmen sowie Zulassungsbehörden harmonisiert, gestrafft und vereinfacht werden. Darüber hinaus zielt diese Initiative darauf ab, den administrativen Aufwand für alle Beteiligten ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder der Verbrechens- und Betrugsbekämpfung zu verringern.

Mehrfach wurde eingebracht, dass der Vorschlag besser die Form einer Richtlinie statt einer Verordnung haben sollte. Die Präsidentschaft kam dem nach und übermittelte einen Kompromissvorschlag, in welchem der Text in eine Richtlinie umgewandelt wurde und berücksichtigte mehrere Vorschläge. In den Diskussionen drückten mehrere Delegationen die Bevorzugung dahingehend aus, dass eine Wiederzulassung auf die hauptsächliche Verwendung in einem MS abstellen sollte. Der vorliegende Text kann nach Ansicht der Präsidentschaft die Basis für Verhandlungen mit dem EP bilden. Das Ziel des vorliegenden Textes ist, in Verhandlungen mit dem IMCO Committee einzutreten.

Österreich hat darauf hingewiesen, dass eine „professional vehicle registration“ und eine "Temporary registration for transfers to another Member State" keine Zulassung im Sinne dieser Richtlinie ist. Andernfalls könnte ein Rechtsanspruch auf Wiederzulassung abgeleitet werden, ohne dass vom Fahrzeug die technischen Vorschriften eingehalten werden (diese müssen für diese Art der Kennzeichen nicht nachgewiesen werden).

Das Abstellen auf den Inhaber der Zulassungsbescheinigung für die Zulassungspflicht im Sinne dieser Richtlinie bedeutet, dass letztlich frei gewählt werden kann, in welchem MS ein Fahrzeug zugelassen wird. Die Pflicht zur Zulassung und die örtliche Zuständigkeit der Behörde richten sich nach österreichischem Kraftfahrrecht nach dem Standort des Fahrzeugs, welcher sich wiederum nach dem Hauptwohnsitz des Verwenders des Fahrzeugs richtet und bei Unternehmen nach dem Ort, von dem aus das Unternehmen über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt. Der Vorschlag sieht vor, dass ein MS die Zulassung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet nur dann vorschreiben darf, wenn der Inhaber der Zulassungsbescheinigung seinen gewöhnlichen Wohnsitz in diesem Hoheitsgebiet hat. Das bedeutet, dass das Fahrzeug nicht dort wo es verwendet wird, zuzu-

lassen ist, sondern am Wohnsitz bzw. Sitz eines Unternehmens und damit der Zulassungs-MS nach steuerschonenden oder kraftfahrrechtlichen Kriterien beliebig gewählt und insb. bei Unternehmen gesteuert werden kann. Wer und wo Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist, ist schließlich nur eine Folge dieser Auswahl. Dies wird seitens Österreichs strikt abgelehnt. Für Österreich muss weiterhin die Möglichkeit einer Zulassungspflicht bestehen, die auf Sitz/Hauptwohnsitz des Verwenders und auf den Ort der Verfügung über ein Fahrzeug abstellt.

Durch die Möglichkeit, ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen bis zu 6 Monaten zu verwenden, werden Missbrauchsmöglichkeiten und Zulassungsflucht in billigere Länder befürchtet. Weiters würde dadurch die Kontrolle der Kabotagebestimmungen und die wirksame Verfolgung und Bestrafung von Verkehrsdelikten mit Auslandsbezug erschwert. Auch wird eine Verringerung des NoVA-Aufkommens befürchtet. Die Änderung der Frist auf 30 Tage wird daher seitens Österreichs ausdrücklich unterstützt. Die Frist sollte mit dem Tag der Einbringung des Fahrzeuges in den Ziel-MS zu laufen beginnen.

Es gibt in Österreich bereits (temporäre) Überstellungs- und Probefahrtenkennzeichen. Eine gegenseitige Anerkennung dieser Kennzeichen würde ausreichen und wäre mit wesentlich weniger administrativem Aufwand verbunden als die Einführung eines neuen Systems. Es ist mit erheblichem Aufwand für die Einrichtung des entsprechenden Systems für den Informationsaustausch und der nationalen Kontaktstelle zu rechnen. Die Kostentragung dafür ist unklar. In Österreich werden die Zulassungen durch mehr als 1000 Zulassungsstellen behördlich ermächtigter Versicherer vorgenommen und die Zulassungsevidenz durch die Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer/den Versicherungsverband geführt, deren entsprechende Systeme umgestellt werden müssten. Die Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer/der Versicherungsverbände ist nicht in der Lage, die Funktion der nationalen Kontaktstelle zu übernehmen. Eine solche müsste erst eingerichtet werden.

Vor der Zulassung ist in Österreich derzeit die Eingabe der Fahrzeugdaten in die Genehmigungsdatenbank erforderlich. Das erfolgt durch den Hersteller/Generalimporteur bzw. Landeshauptmann, damit nur richtige und plausible Daten eingegeben werden. Die Zulassungsstellen können dadurch bei der Zulassung auf gesicherte Daten zugreifen. Diese Eintragung in die Genehmigungsdatenbank muss für Österreich weiter gewährleistet sein.

Durch den vorgesehenen automatischen Datenaustausch wird mangelnde Datenqualität befürchtet. Es wird befürchtet, dass dadurch auch Fahrzeuge zugelassen werden müssten, die den geltenden Vorschriften nicht entsprechen, für die zwar eine EU-Betriebserlaubnis vorliegt, die durch Umbau aber abgeändert wurden und nicht mehr den zum Zeitpunkt der Erstzulassung geltenden, gemeinschaftlichen Vorschriften entsprechen.

Zum Problembereich der Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Abmessungen oder Massen nur auf bestimmten Straßen fahren können: Die MS müssten das Recht haben, die Benützung einzuschränken und die Bedingungen in einem Verfahren festzulegen.

Die Verpflichtung der MS zur Verwendung eines bestimmten Produkts für den Informationsaustausch wird abgelehnt.

Ebenso wird der direkte Zugriff auf das Fahrzeugregister für andere als die nationalen gesetzlich dafür zuständigen und ermächtigten Behörden strikt abgelehnt.

In Österreich ist weiters der rechtmäßige Besitz glaubhaft zu machen. Die Glaubhaftmachung von rechtmäßigem Besitz muss ausreichen. Dazu gehört bei Bestandverträgen die Zustimmungserklärung des Bestandgebers zur Zulassung. Die Verpflichtung zur Ablehnung einer Zulassung darüber hinaus wird abgelehnt.

Die Ausstellung eines Überstellungskennzeichens für Fahrzeuge, bei denen die Zulassungsbescheinigung von einer Behörde eingezogen wurde, oder in Verlust geraten ist oder für Fahrzeuge, die zuvor nicht zugelassen waren, muss weiter möglich sein, da dies der wesentliche Sinn von Überstellungsfahrten ist; nämlich die Möglichkeit, nicht zugelassene Fahrzeuge vorübergehend zu verwenden. Dass dafür Zulassungsdokumente verlangt werden, wird

daher abgelehnt. Bei Überstellungsfahrten handelt es sich um eine temporäre Zulassung und um eine Zulassung iSd Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, die in anderen Vertragsstaaten anzuerkennen ist.

In eingeholten Stellungnahmen von betroffenen Stellen in Österreich wurden umfangreiche Bedenken gegen den Vorschlag geäußert. Die Form einer Richtlinie statt einer Verordnung wird begrüßt.

Der irische und litauische Vorsitz der gegenwärtigen Trio-Präsidentschaft haben den Vorschlag für eine Überarbeitung der **Richtlinie über Gewichte und Abmessungen** nicht aufgegriffen. Die griechische Präsidentschaft zielt jedoch – nicht zuletzt auf Grund des massiven Drucks der EK, dieses Dossier aufzugreifen - auf eine Allgemeine Ausrichtung des Vorschlages ab.

Seitens mehrerer EU-Mitgliedstaaten gibt es schon seit längerem Bestrebungen, den Verkehr von überlangen und überschweren LKW, den so genannten „Gigalinern“, europaweit zuzulassen. Auch die EK hat seit Februar 2012 die Intention, die **RL 96/53/EG (über Maße und Gewichte)** insofern neu zu interpretieren, dass künftig unter gewissen Voraussetzungen (v.a. bei Zustimmung beider Länder; Feldversuche, unteilbare Lasten) grenzüberschreitende Fahrten von Gigalinern möglich sein sollen. Daher hat die EK im April 2013 einen Legislativvorschlag zur Änderung der RL 96/53/EG vorlegt. Besonders problematisch im Vorschlag sind die grenzüberschreitende Zulassung von überlangen LKW, Änderungen hinsichtlich der Bestimmungen und vor allem Toleranzen von aerodynamischen Einrichtungen und in Bezug auf den Vor- und Nachlauf zu langer Strecken auf der Straße.

Hinsichtlich einer grenzüberschreitender Zulassung der Gigaliner, wenn auch nur durch Zustimmung von zwei benachbarten MS, würde insbesondere aufgrund der geographischen Lage Österreichs mit dem Argument des Binnenmarktes bzw. Diskriminierungsverbotes auf Österreich politischer und wirtschaftlicher Druck ausgeübt werden (Salamitaktik, Dominoeffekt), ebenfalls höhere Abmessungen zuzulassen (zB seitens Deutschland, wenn Deutschland mit Dänemark eine derartige Vereinbarung hätte). Darüber hinaus ist zu befürchten bzw. sogar zu erwarten, dass unmittelbar nach Beginn der Diskussionen dieses Vorschlags von den Gigaliner-Befürwortern bei der Europäische Kommission großer Druck hinsichtlich einer Zulassung auch der überschweren Lkw für den grenzüberschreitenden Verkehr bzw. überhaupt hinsichtlich deren generellen EU-weiten Zulassung aufgebaut wird. Bei einer Ausdehnung dieser Bestimmung könnten sogar darüber hinaus gehende Maße und Gewichte (z.B. Lkws mit bis zu 80 t), aber auch beliebige andere Werte (wie z.B. 44 t oder 50 t für den Straßengüterverkehr allgemein) zugelassen werden, wenn beide Staaten dies zulassen. Gigaliner bewirken eine drastische Verbilligung des Straßenverkehrs, wodurch sich die Wettbewerbsbedingungen für umweltfreundliche Verkehrsträger weiter verschlechtern würden. Massive Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße wären die Folge, insbesondere auf der RoLa. Zusätzliche Transportleistungen auf österreichischen Straßen und mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen würden dadurch verursacht werden. Ein weiterer negativer Aspekt einer möglichen Einführung von Gigalinern betrifft die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in Österreich. Größere Fahrzeuge mit höheren Gewichten haben massive negative Auswirkungen sowohl auf die Unfallhäufigkeit als auch auf die Unfallschwere. Von den schwerwiegenderen Konsequenzen der Unfälle wären zudem vorwiegend andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Pkw) betroffen. Hinsichtlich Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur in Österreich wären zusätzliche Milliardeninvestitionen für Infrastrukturanpassungen erforderlich, wie zusätzliche bauliche Maßnahmen (z.B. Verstärkung der Leitschienen, Schaffung geeigneter Parkplätze bei Raststätten), deutlich kürzere Instandsetzungszyklen, Brücken und Tunnels (die in Österreich einen überproportional hohen Anteil von 15 % des hochrangigen Straßennetzes ausmachen) müssten darüber hinaus speziell verstärkt bzw. adaptiert werden (z.B. im Hinblick auf Tragfähigkeit, Tunnelsicherheit und Brandschutz).

Abzulehnen sind auch Längenüberschreitungen bei „LKW mit bestimmten aerodynamischen Ausrüstungen“ bis zu 2m bzw. in bestimmten Fällen sogar überhaupt unlimitiert (Problem der technischen Verunmöglichung der Verlagerbarkeit auf die Schiene).

Das Abstellen auf „intermodalen“ Verkehr (statt wie bisher auf „kombinierten Verkehr“) ermöglicht künftig einen wesentlich längeren Straßenvor- und – nachlauf bis zu 300 km bzw beim Kurzstreckenseeverkehr sogar unbegrenzt bis zum nächstgelegenen Seehafen. Dies wäre zum einen de facto kaum kontrollierbar, zum anderen könnte Österreich praktisch zur Gänze mit 44 t anstelle der generellen 40 t durchfahren werden. Weiters würde sich diese Bestimmung für die Wettbewerbssituation der Bahn und die Wirtschaftlichkeit (weitere Verbilligung der Straße) bzw. die Nutzung der Schieneninfrastruktur im Sinne der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger gravierend negativ auswirken. Milliardeninvestitionen zB in bestimmte Tunnelprojekte würden hierdurch möglicherweise in Frage gestellt.

Österreich hat sich daher immer vehement und mit Nachdruck bei sämtlichen Gelegenheiten sowohl national als auch auf EU-Ebene – etwa gegenüber den jeweiligen Präsidentschaften, Schreiben an die Abgeordneten zum EP sowie den Verkehrskommissar – gegen die Einführung von Gigalintern und jegliche Überarbeitung der RL 96/53/EG ausgesprochen, da dies in Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zur Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger steht. Klar zum Ausdruck gebracht wird diese österreichische Position insbesondere auch durch Entschließungsanträge des Nationalrates und der Bundesländer (Salzburg, Steiermark, Oberösterreich, Tirol, Kärnten) sowie in jüngster Vergangenheit durch eine Mitteilung des EU-Ausschusses des Bundesrates gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG an das EP und den Rat vom 7. Mai 2013, einen Beschluss der Landeshauptleutekonferenz vom 16. Mai 2013 sowie eine Mitteilung des Ständigen Unterausschusses in Angelegenheiten der EU des Hauptausschusses des Nationalrates gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG an das EP und den Rat vom 25. Juni 2013.

Hinsichtlich der Vorschläge zum **Vierten Eisenbahnpaket** wird auf die Ausführungen im Kapitel II Punkt 1 verwiesen.

### **Seeverkehr**

Es wird damit gerechnet, dass mehrere neue Vorschläge zur Verbesserung der Durchführung der **Europäischen Seeverkehrsstrategie** vorgelegt werden. In diesem Fall werden die drei Vorsitze die Beratungen über die Kommissionsvorschläge aufnehmen, die voraussichtlich folgendes betreffen: Sicherheit von Fahrgastschiffen, das heißt Verbesserung der Sicherheit bei Fahrgastschiffen auf Auslands- bzw. Inlandsfahrten; Änderung der Richtlinie über die Überwachung des Schiffsverkehrs (zwecks Optimierung des SafeSeaNet-Systems der EU durch die Aufnahme neuer Funktionen zur Verhütung von Unfällen und Verschmutzung auf See). Ein Vorschlag über die Liberalisierung von Hafendiensten wurde von der Europäischen Kommission im Mai 2013 vorgelegt. Die inhaltliche Behandlung des Verordnungsvorschlages auf Ratsgruppenebene ist für das erste Halbjahr 2014 vorgesehen.

Hinsichtlich der Vorschläge im Zusammenhang mit dem Seeverkehr wird auf die Ausführungen im Kapitel zu den EK Vorschlägen verwiesen.

### **TELEKOMMUNIKATION**

Was die Infrastruktur anbelangt, so wurde im Coreper eine Übereinstimmung zum Text des **Vorschlages einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur**, der TEN-Tele VO, gefunden. Der nun vorliegende Text entspricht den österreichischen Erwartungen. Nach Genehmigung durch das Parlament und durch den Rat wird das Inkrafttreten im ersten Halbjahr 2014 erwartet, womit die in der digitalen Agenda vorgesehenen Netze und Dienstplattformen bereitgestellt werden können. Für die finanzielle Unterstützung des Infrastrukturausbaues im Rahmen der Connecting Europe Facilität (CEF) stehen nun 15 % des Gesamtbudgets zur Verfügung.

Der kooperative Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur kann nach Darstellung der EK bis zu 30 % Kosten einsparen. Die EK hat am 27. März 2013 den **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation** vorgelegt. Bei diesem Vorschlag geht es darum, die Kosten des Breitbandausbaus deutlich zu senken und dadurch Investitionen in Breitbandnetze zu ermöglichen. Grundsätzlich entspricht diese Zielsetzung den österreichischen Bemühungen. Durch Österreich wie auch den meisten MS wird jedoch das Verfahren über eine zentrale Informationsstelle, insbesondere im Hinblick auf den administrativen Mehraufwand in Relation zu den erwarteten positiven Auswirkungen, kritisch hinterfragt. Bislang hat es mehrere Diskussionsrunden gegeben, bei denen die Stellungnahmen der MS derartig unterschiedlich waren, dass noch kein neuer Text erstellt werden konnte. In vier Sitzungen wurden die Cluster „Zugang zu bestehenden Infrastrukturen, Koordinierung von Bauarbeiten, (Zugang zur) Gebäudeinnenausstattung sowie institutionelle Aspekte (Genehmigungserteilung, zuständige Stelle)“ beraten. Eine Änderung zeichnet sich jedoch bereits ab: So soll die weitere Behandlung auf Basis des Vorschlages einer Richtlinie – und nicht mehr als Verordnungsvorschlag – weiter verfolgt werden.

Ein anderer möglicher Engpass ergibt sich durch die nur begrenzt verfügbaren **Funkfrequenzen** angesichts der drastisch gestiegenen Nachfrage aus Bereichen wie Verkehr und Energie, die zu der Nachfrage des Telekommunikationssektors noch hinzukommt. Auf der Grundlage des Programms für die Funkfrequenzpolitik aus dem Jahr 2012 werden die Vorsitze daher Initiativen unterstützen, die zur Freigabe von Frequenzen beitragen können, wie etwa die in der Mitteilung von 2012 über den gemeinsamen Zugang zum Funkspektrum dargelegten Schritte.

Dieses Dossier steht in engem Zusammenhang mit dem Aktionsplan für Drahtloskommunikation und stellt die weiteren Maßnahmen als Umsetzung des Mehrjahresprogramms für die Funkfrequenzpolitik (RSPP, Radio Spectrum Policy Programme) der EU dar. Es sollen nunmehr weiterführende Aktionen zum Programm festgelegt werden.

Es liegen auf Ratsebene noch keine Vorschläge der EK vor.

Grundsätzlich unterstützt Österreich den Ansatz einer effizienten Nutzung von Funkfrequenzen für Drahtlosanwendungen und sieht einer harmonisierten Strategie sowie weiteren Umsetzungsmaßnahmen, insbesondere im Rahmen des frequenzpolitischen Programms der EU in Zusammenarbeit mit der CEPT (Europäische Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation), mit Interesse entgegen.

Da die Ausgestaltung der **Informationsgesellschaft** zusehends auf internationaler Ebene passiert – ob es nun um die Verwaltung des Internets oder des Funkspektrums geht – werden die Vorsitze auf ein kohärenteres und deutlicher wahrnehmbares Vorgehen der EU in den internationalen Gremien hinarbeiten. Konkrete Schritte, wie die Präsidentschaft die genannten Ziele erreichen will, wurden bislang nicht vorgestellt.

Österreich unterstützt grundsätzlich den Ansatz eines möglichst EU-einheitlichen Vorgehens im Rahmen internationaler Foren. In diesem Zusammenhang muss allerdings auch Augenmerk darauf gelegt werden, dass bestimmte Bereiche rein nationale Zuständigkeiten betreffen und andererseits aufgrund der Strukturen der verschiedenen internationalen Organisationen (Mitgliedstaaten als Mitglieder, nicht die EU) dem einheitlichen Vorgehen mitunter bestimmte Grenzen gesetzt sind.

## **WETTBEWERBSFÄHIGKEIT (BINNENMARKT, INDUSTRIE, FORSCHUNG UND RAUMFAHRT)**

### **Geistiges Eigentum**

Auf Grundlage der Ergebnisse von 2012 wollen sich die drei Vorsitze dafür einsetzen, dass das **Patentsystem** insbesondere für die KMU verbessert und dass die Einigung und die Verordnung über den einheitlichen Patentschutz umgesetzt wird; dies wird Kosten sparen und größtmögliche Rechtssicherheit bieten. Die ersten erteilten Europäischen Patente mit einheitlicher Wirkung könnte es Ende 2014/Anfang 2015 geben. Dies zählt zu den Hauptprioritäten der Strategie Europa 2020 für Beschäftigung und Wachstum.

Die Reform des Patentsystems beinhaltet zwei Verordnungen zum Europäischen Patent mit einheitlicher Wirkung („EU-Patent“) und ein internationales Übereinkommen zur einheitlichen Patentgerichtsbarkeit. Im Dezember 2012 wurden die zwei Patent-Verordnungen formell angenommen. Das Übereinkommen zur einheitlichen Patentgerichtsbarkeit wurde im Februar 2013 unterzeichnet. Alle drei Rechtsakte sollen aufeinander abgestimmt in Kraft treten bzw. zur Anwendung kommen. Dafür ist es erforderlich, dass 13 Mitgliedstaaten – darunter DE, UK, FR – das Patentgerichts-Übereinkommen ratifizieren. In Österreich wurde das Ratifizierungsverfahren zügig eingeleitet und noch im Sommer 2013 abgeschlossen. Österreich ist damit der erste und bis Ende des Jahres 2013 einzige Mitgliedstaat, der das Abkommen ratifiziert hat.

Ogleich in Sachen EU-Patent grundsätzlich eine Lösung unter allen 27 EU-Mitgliedstaaten präferiert worden wäre, begrüßt Österreich dennoch die nach jahrzehntelangen Verhandlungen gelungene Einigung unter den 25 an der verstärkten Zusammenarbeit zum EU-Patent beteiligten Mitgliedstaaten.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Diskussionen unter litauischer Ratspräsidentschaft, die den Abschluss einer ersten Lesung des Vorschlags für eine Richtlinie und die Vorlage eines Kompromissvorschlags der Präsidentschaft erzielen konnte, sollen die Arbeiten am Dossier „Revision des europäischen Markensystems“, das als Paket Vorschläge für eine Änderung der **Verordnung über die Gemeinschaftsmarke, für eine Neufassung der Richtlinie zur Angleichung des Markenrechts der Mitgliedstaaten** sowie eine Änderung der Verordnung zur Festlegung der Gebühren des Harmonisierungsamtes für den Binnenmarkt (Marken, Muster und Modelle) (HABM) umfasst, unter griechischer Ratspräsidentschaft fortgesetzt werden. Ob die von der EK angestrebte Einigung noch vor den Neuwahlen des Europäischen Parlaments erzielt werden kann, bleibt angesichts der Vielzahl offener technischer und politischer Fragen zumindest zweifelhaft.

Die litauische Ratspräsidentschaft hat mit dem Abschluss der 1. Lesung des Vorschlags für eine Neufassung der Markenharmonisierungs-Richtlinie sowie der Vorlage eines Kompromissvorschlags – der weitgehend gemeinsame technische Bemerkungen einer Mehrheit von MS, darunter Österreich, berücksichtigt – aner kennenswerten Fortschritt erzielt. Die Diskussion dieses Kompromissvorschlags sowie die Fortsetzung der 1. Lesung der Änderungsvorschläge für die Gemeinschaftsmarkenverordnung sollen nunmehr unter griechischem Vorsitz fortgeführt werden. Die Frage der HABM-Gebühren soll nach Einigung über Verordnung und Richtlinie und unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen auf die MS und ihre nationalen Systeme wieder aufgegriffen werden.

Nach wie vor uneinheitliche Ansichten bestehen vor allem zu den folgenden Themen:

- Umfang der Änderung der Governance-Strukturen des HABM;
- Nichtumsetzung der Ratsschlussfolgerungen aus 2010, die die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für die Zuerkennung eines Anteils an den HABM-Erneuerungsgebühren an die MS gefordert haben;
- Möglichkeit der Beschlagnahme von Waren im Transit wegen Markenverletzung nur im Transitland;

- Umfang der Anpassung nationaler Markenrechtsbestimmungen an das Gemeinschaftsmarkensystem auch im formalen Bereich, etwa bei der Festlegung der Gebührenstruktur.

Österreich hat sich aktiv an den bisherigen Diskussionen beteiligt und konnte seine Positionen weitestgehend in den gemeinsamen technischen Bemerkungen sowohl zur Richtlinie als auch jüngst zur Verordnung einbringen. Weiterhin als prioritär werden die Beibehaltung des Grundsatzes der Koexistenz sowie der Balance zwischen dem System der Gemeinschaftsmarke und den nationalen Markensystemen angesehen. Zudem soll die Kostenwahrheit zwischen den Systemen grundlegend verbessert werden, da derzeit die Inhaber von Gemeinschaftsrechten nationale Strukturen – etwa zur Rechtsdurchsetzung – nutzen, jedoch keinen Beitrag zur Erhaltung derselben leisten.

### ***Technische Harmonisierung***

#### **Richtlinienentwurf der Kommission betreffend die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt (Legislativmaßnahme)**

Die Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität (FuTKEE-Richtlinie) bildet in der EU einen Rahmen für das Inverkehrbringen, den freien Verkehr und die Inbetriebnahme von Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen. Die Richtlinie trat 1999 in Kraft und hat bei der Verwirklichung des Binnenmarktes auf diesem Gebiet eine entscheidende Rolle gespielt. Sie enthält grundlegende Anforderungen in Bezug auf den Schutz der Gesundheit, die Sicherheit, die elektromagnetische Kompatibilität und die Vermeidung funktechnischer Störungen.

Eine Umsetzung dieser Anforderungen in technischen Vorschriften erfolgt wie bei anderen Rechtsvorschriften nach dem „neuen Konzept“ im Rahmen nicht obligatorischer harmonisierter Normen. Der Regulierungsansatz wird als weiterhin gültig betrachtet, eine Überarbeitung der Richtlinie von Grund auf ist daher nicht notwendig. Dennoch hat die Erfahrung bei der Anwendung der Richtlinie gezeigt, dass in einer Reihe von Punkten Handlungsbedarf besteht.

Hauptziele des Vorschlagsentwurfes sind:

- die Erhöhung der Konformität mit den Anforderungen der Richtlinie und die Stärkung des Vertrauens aller Interessengruppen in den Rechtsrahmen sowie
- die Klärung und Vereinfachung der Richtlinie, auch durch begrenzte Anpassungen ihres Geltungsbereichs, zur Erleichterung ihrer Anwendung und zur Beseitigung unnötiger Belastungen der Wirtschaftsakteure und der Behörden.

Die vorgeschlagene Überarbeitung ermöglicht zudem eine bessere Integration der Richtlinie in die übrigen einschlägigen EU-Rechtsvorschriften, die in die Zuständigkeit der Generaldirektion „Kommunikationsnetze, Inhalte und Technologien“ fallen; hierbei ist insbesondere die Frequenzentscheidung zu nennen. Der vorgeschlagene Text beruht auf der Ausrichtung der Richtlinie am neuen Rechtsrahmen (NLF) für die Vermarktung von Produkten, an der Verordnung Nr. 182/2011 im Hinblick auf die Ausübung von Durchführungsbefugnissen durch die Kommission sowie am Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Der Vorschlag stützt sich auf die Artikel 26 (Binnenmarkt) und 114 (Angleichung der Rechtsvorschriften) des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Es liegt noch kein Vorschlag/Zeitplan der Präsidentschaft für eine Behandlung im Rat vor. Die nationale Positionierung zum Dossier wird in Einklang mit der zeitlichen Vorlage des Vorschlags im Rat stattfinden.



Aufgrund der berührten Zuständigkeiten im Bereich Telekommunikation einerseits, sowie EMV und elektrische Anlagen andererseits, besteht gegebenenfalls interministerieller Abstimmungsbedarf.

Grundsätzlich unterstützt Österreich den Ansatz einer Steigerung der Konformität von Geräten, die Vereinfachung und Erleichterung in der Anwendung und Transparenz für Wirtschaftsakteure im Einklang mit technischen Anforderungen insbesondere zum Schutz des Funkspektrums. Ebenso unterstützt werden Maßnahmen zur Stärkung des Vertrauens aller Interessensgruppen in den Rechtsrahmen.

## **Raumfahrt**

### **Verordnung des EP und des Rates zur Einrichtung des Programms Copernicus und zur Aufhebung der VO (EU) Nr. 911/2010 [COM(2013) 312 final/2]**

Das Europäische Erdbeobachtungsprogramm **Copernicus** ist für die Unabhängigkeit und Autonomie Europas von entscheidender Bedeutung. Als Initiative im Bereich Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) 1998 von der Europäischen Kommission und der Europäischen Raumfahrtbehörde ESA (European Space Agency) gemeinsam ins Leben gerufenen, soll dieses Programm mit modernen Erdbeobachtungs- und Informationstechnologien zum Schutz der Umwelt und für die europäische Sicherheit eingesetzt werden. Ziel ist, die unterschiedlichen Aktivitäten in den Bereichen Erdbeobachtung und Fernerkundung in Europa zu integrieren, sowie ein operationelles Service an Erdbeobachtungsprodukten zu entwickeln und aufzubauen. Copernicus bietet ein enormes wirtschaftliches Potenzial hinsichtlich der Schaffung von Arbeitsplätzen, von nachhaltigem und integrativem Wachstum und geschäftlichen Möglichkeiten in verschiedenen Industriesektoren und im Dienstleistungssektor. Für Europa ist es wesentlich, ein nachhaltiges und verlässliches eigenes Erdbeobachtungssystem zu entwickeln und damit einen Beitrag zur Verbesserung seiner Reaktion auf die stets zunehmenden Herausforderungen der globalen Sicherheit und des Klimawandels zu leisten.

Erste operative Tätigkeiten laufen seit 2011 auf Basis der Verordnung über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm (GMES) und seine ersten operativen Tätigkeiten (VO (EU) Nr. 911/2010), die im November 2010 in Kraft getreten ist.

Am 29. Mai 2013 hat die EK ihren Vorschlag für eine VO des EP und des Rates zur Einrichtung des Programms Copernicus und zur Aufhebung der VO (EU) Nr. 911/2010 [COM(2013) 312 final/2] veröffentlicht (VO veröffentlicht am 29.5.13, revidiert am 12.7.13). Diese wird das GMES (Global Monitoring for Environment and Security) Programm, dessen „Initial Operations“ mit VO (EU) Nr. 911/2010 vom 22. 9. 2010 etabliert wurden, in den operativen Betrieb überführen.

Ziel von Copernicus ist es, Geodaten aus boden-, luft- und weltraumgestützten Quellen zu vereinheitlichen, um qualitativ hochwertige Informationen, Dienste und Wissen zeitnah zur Verfügung zu stellen und um eigenständigen und unabhängigen Zugang zu Informationen betreffend Umwelt und der Sicherheit zu bieten. Die VO sichert zurzeit die Finanzierung erster GMES-Dienste bis 31. Dezember 2013.

Ursprünglich hatte die EK in ihrem Vorschlag für den nächsten MFR 2014-2020 vorgesehen, die „Large Scale Projects“ Copernicus und ITER künftig außerhalb des EU-Budgets zu finanzieren. Erst auf Drängen der MS sowie des EP wurde eine mit 3,78 Mrd. € gedeckelte Budgetlinie für Copernicus im EU-Haushalt eingerichtet. Der ggst. VO-Vorschlag wurde erst am 7. Juni 2013 in der RAG Raumfahrt präsentiert. Die Annahme einer Allgemeinen Ausrichtung erfolgte im Rahmen des Rates WBF (Raumfahrt) am 3. Dezember 2013. Es folgt ein

dichter Zeitplan für die Verhandlungen mit dem Parlament mit dem Ziel einer Plenarabstimmung im EP im April 2014.

Aufgrund von Vorprojekten, die durch die Europäische Weltraumorganisation ESA, das 7. EU-Forschungsrahmenprogramm und das österreichische Weltraumprogramm finanziert wurden, besteht im österreichischen Industrie- und Forschungsbereich verstärktes Interesse an einer substantiellen Beteiligung in der Betriebsphase von GMES.

### **Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines Programms zur Unterstützung der Beobachtung und Verfolgung von Objekten im Weltraum**

Europa verfügt über zahlreiche Satelliten im Weltraum, die vielfältige Anwendungen zur Verfügung stellen. In den kommenden Jahren werden zu diesen von ESA, EUMETSAT und nationalen Agenturen finanzierten Satelliten die durch EU-Mittel finanzierten Galileo und Copernicus/GMES-Satelliten hinzukommen. Nach insgesamt 50 Jahren weltweiter Weltraumtätigkeiten befindet sich in den vor allem kommerziell genutzten Orbits eine große Anzahl inaktiver Satelliten und Teile von Weltraumobjekten – "Weltraummüll" (rund 16 000 katalogisierte Objekte mit mehr als 10 cm Durchmesser). Diese können einen Satelliten zerstören und weiteren Weltraummüll schaffen, was wiederum mit entsprechenden Kosten verbunden ist. Europa verfügt zurzeit nur über beschränkte Kapazitäten, um Satelliten und Weltraummüll, sowie den Eintritt von Objekten in die Erdatmosphäre zu überwachen und aufzuzeichnen (und dies nur auf nationaler Ebene). Daher ist man weitgehend auf US-Daten angewiesen, zudem gibt es keine europaweit koordinierten Warndienste.

Am 28. Februar 2013 legte die EK den Vorschlag für einen Beschluss des EP und des Rates über die Einrichtung eines Programms zur Unterstützung der Beobachtung und Verfolgung von Objekten im Weltraum (Space Surveillance and Tracking – SST) vor. Dieser geht auf das Ersuchen der MS in mehreren Entschlüssen des "Weltraumrates" zurück. Der Beschluss stellt einen rechtlichen Rahmen zur Verfügung, in dem die interessierten MS aktive Beiträge zu diesem Dienst zur Verfügung stellen können. Im Gegenzug wird ein finanzieller Beitrag zur Implementierung der Tätigkeiten in der Höhe von 70 Mio. EUR bis 2020 in Aussicht gestellt. Mangels eigener Finanzierungslinie im MFR könnte dieser Betrag aus anderen Programmen mit Raumfahrtbezug (insb. Copernicus sowie GALILEO und Horizont 2020) bereitgestellt werden.

Nach mehreren Verhandlungsrunden auf RAG-Ebene sowie einem Fortschrittsbericht beim Rat WBF am 3. Dezember hatte die Präs. die Verhandlungen vorerst ausgesetzt, bis der JDR am 6. Dezember eine schriftliche Stellungnahme vorlegte (Dok. 15766/13). Der JDR gelangte in seiner Stellungnahme zur Auffassung, dass mangels eigener Finanzierungslinie im MFR 2014-2020 ein EU-Programm in Übereinstimmung mit dem AEUV nicht etabliert werden kann. Um aber kein mehrjähriges Finanzprogramm, sondern vielmehr eine horizontale Struktur für die Maßnahmen ("SST Support Programme") zu schaffen, die aus anderen Programmen bzw. von den MS finanziert werden, musste der Vorschlag grundlegend geändert werden.

Der ITRE-Ausschuss des EP legte am 16. Dezember seinen Bericht vor. Nach einer umfassenden Überarbeitung des Vorschlages konnte auf RAG-Ebene (zuletzt am 10. Jänner) nunmehr weitgehend Einigung erzielt werden.

Geplant ist die Erteilung eines Verhandlungsmandats an die Präsidentschaft für informellen Trilog mit dem EP im Jänner, einen Abschluss der Arbeiten im Rat Mitte Februar mit dem Ziel einer Plenarabstimmung im EP im April 2014.

Derzeitige Knackpunkte sind

- die Einbindung des europäischen Satellitenzentrums EUSC in Madrid: Da dieses auf der Grundlage der Gemeinsamen Aktion des Rates 2001/555/GASP vom 20. Juli 2001 eingerichtet wurde, hat der JDR erhebliche Zweifel an der Einbindung zum Zwecke der Datenverarbeitung geäußert, da die Rechtsgrundlage des Vorschlages (Art. 4 iVm 189

AEUV) ein EUSC-Mandat nicht abdeckt. Die EK und die MS (insb. SP) aber – insb. Mangels Alternative und aus Synergiegründen – bestanden auf der Einbindung des EUSC, daher schlug die Präs. nunmehr eine Lösung in Art. 7 vor. Hier ist nur mehr die Möglichkeit des Abschlusses eines Kooperationsvertrags vorgesehen: "The European Union Satellite Centre (EUSC) may cooperate with the consortium [...]. In that case, it shall conclude the necessary implementing arrangements with the participating Member States". Diese Formulierung wird vom JDR als unbedenklich erachtet.

- Finanzierung: Eine Finanzierungsmöglichkeit (keine Verpflichtung) wurde in der Copernicus-VO bereits etabliert, demnach kann ein Betrag von max. 26,5 Mio. EUR bis 2020 zur Verfügung gestellt werden (Ö hatte in dieser Frage im AStV eine Sperrminorität mitgetragen). Dazu kommen noch Finanzierungsmöglichkeiten aus HORIZON 2020 bzw. ev. GALILEO, so will die EK auf insg. 70 Mio. EUR bis 2020 kommen. Einige MS forderten einen Bezug auf die Finanzierung (Höchstbetrag) direkt im SST-Beschluss. Nach Ansicht des JDR darf der SST-Beschluss keine Finanzierungsbestimmung enthalten, weil es sich nicht um ein EU-Programm iSd AEUV mit Finanzierungslinie im MFR handelt. Als Kompromiss wird nunmehr lediglich in den EG (EG 18) auf weitere mögliche Finanzierungsquellen verwiesen. Strittig war dabei der Internal Security Fund (ISF), den die EK heranziehen wollte. Die MS lehnten dies überwiegend ab, da der ISF einem gänzlich anderen Aufgabenbereich zuzurechnen ist. Entsprechend wurde der ISF aus dem Dok. gestrichen. Finanziert werden soll im Übrigen nur die Zusammenarbeit der MS bzw. die Dienstleistung, eine Finanzierung neuer Infrastruktur (Sensoren) ist explizit ausgeschlossen (Art. 1).

Inhaltliche Betroffenheit Österreichs und österr. Position: Eine endgültige Evaluierung des nationalen Interesses (insb. einer allf. institutionellen Beteiligung) ist noch nicht abgeschlossen.

Ein weiteres Thema auf den Tagesordnungen der Räte WBF /Wettbewerbsfähigkeit (Raumfahrt) werden die **Beziehungen zwischen der EU und der Europäischen Weltraumorganisation ESA** darstellen. Geplant sind ein Fortschrittsbericht und Meinungsaustausch der MinisterInnen am 21. Februar, ein Mittagessen unter Anwesenheit des Generaldirektors der ESA, sowie am 27. Mai Schlussfolgerungen zu diesem Thema.

In Vorbereitung werden parallel dazu im Rahmen der ESA verschiedene Szenarien der ESA EU Beziehungen im Detail ausgearbeitet und eine qualitative Bewertung anhand von Kriterien vorbereitet. Konkret handelt es sich um folgende Szenarien:

- Weiterentwickelter Status Quo - zum bestehenden Rahmenabkommen sollen weitere gemeinsame Definitionen der Verantwortlichkeiten, Prinzipien der Projektabwicklung, gemeinsame Gremien etc. definiert werden. Dieses Szenario ist innerhalb der existierenden legalen Möglichkeiten realisierbar
- ESA mit einer EU Kammer - für 100% durch EU finanzierte Projekte wird eine eigene Organisationseinheit geschaffen. Für diese gelten alle EU Regularien, sie ist jedoch in die bestehende ESA Struktur eingebettet. Dieses Szenario bedingt wesentliche Änderungen der Rechtstexte.
- ESA als EU Agency - beispielhaft werden verschiedene Organisationsmodelle von EU Agenturen beschrieben (von REA bis EDA).

Dieses Dokument soll als Grundlage der Diskussionen zur Vorbereitung der nächsten ESA Ratstagung auf Ministerebene dienen, die am 2. Dezember in Luxemburg stattfinden soll. Auf ESA Seite werden die Vorbereitungen dazu im März beginnen. Zu diesen Szenarien ergeben sich eine Reihe von weiterführenden Fragen, die es in den kommenden Diskussionen zu klären gilt.

**Wichtige Daten (Stand 14.1.2014):**Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie:

14. März 2014: Verkehr

5. Juni 2014: Verkehr

6. Juni 2014: Telekom

7. Mai 2014: Informelles Ministertreffen Bereich Seeverkehr in Athen

8. Mai 2014: Informelles Ministertreffen Bereich Straßenverkehrssicherheit in Athen

Rat WBF/Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt):

20./21. Februar 2014: Rat WBF

12./13. Mai 2014 Informeller Rat WBF in Athen

26./27. Mai 2014: Rat WBF

Die Daten der Räte unter italienischem Vorsitz im 2. Halbjahr 2014 sind noch nicht bekannt.