



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2016
AUF DER GRUNDLAGE DES
ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION
SOWIE
DES ACHTZEHNMONATSPROGRAMMS DES RATES**

Inhaltsverzeichnis

A) Arbeitsprogramm der Kommission	2
I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2016	2
Prioritäten für 2016	3
a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen	3
b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt	3
c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik	4
d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis	4
e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion	5
f) Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten	5
g) Auf gegenseitigem Vertrauen fußender Raum des Rechts und der Grundrechte	5
h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik	6
i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne	6
j) Eine Union des demokratischen Wandels	6
II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2016 anstehende Initiativen	7
III. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen)	10
IV. Vorrangige anhängige Vorschläge	12
V. Liste der zurückzuziehenden oder zu ändernden Vorschläge	13
VI. Liste der geplanten Aufhebungen	16
VII. Liste der 2016 in Kraft tretenden Rechtsvorschriften	20
B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Januar 2016 – Juni 2017)	26
Einleitung	26
Binnenmarkt	26
Investitionen in die Zukunft	27
Wichtige Daten (Stand 19.1.2016):	34

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2016
AUF DER GRUNDLAGE DES
ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION
SOWIE
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

A) Arbeitsprogramm der Kommission

I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2016

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2016 am 27. Oktober 2015 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die EU an ihrer Fähigkeit, die größten Herausforderungen unserer heutigen Gesellschaften erfolgreich zu meistern, gemessen werden wird: Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionslücke; Menschen, die vor Instabilität und Krieg fliehen und eine sichere Zuflucht suchen; Klimawandel und Verknappung der natürlichen Ressourcen; soziale Ungleichheit, Intoleranz und ein Gefühl der Unsicherheit in Teilen unserer Gesellschaft; die zunehmende globale Interdependenz und unser Mangel an Selbstvertrauen, was Europas Stellung in der sich abzeichnenden neuen Weltordnung anbelangt.

Die zehn Prioritäten der Agenda für Jobs, Wachstum, Fairness und demokratischen Wandel – die die Grundsaterklärung der Kommission sind – zielen auf die Bewältigung dieser Herausforderungen ab.

Folgende Themen standen 2015 auf der Agenda der Kommission:

- Investitionsoffensive
- digitaler Binnenmarkt
- Energieunion
- Europäische Sicherheitsagenda
- Europäische Migrationsagenda
- Kapitalmarktunion
- Aktionsplan für eine faire und effiziente Unternehmensbesteuerung
- neue Handelsstrategie
- Vertiefung und Stärkung unserer Wirtschafts- und Währungsunion
- Binnenmarktstrategie für Waren und Dienstleistungen
- nachhaltige Kreislaufwirtschaft
- Arbeitskräftemobilität
- besserer Schutz der Außengrenzen
- bessere Rechtsetzung.

Mit Blick auf 2016 hat die Kommission angekündigt jenen Gesetzesänderungen Priorität einzuräumen, die sich bei rascher Verabschiedung unmittelbar auf Beschäftigung und Wachstum, Umwelt und soziales Wohlergehen, Sicherheit und die Art des Austauschs mit einer vernetzten Welt auswirken können.

Prioritäten für 2016

a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen

Die Kommission will die Mitgliedstaaten weiter in ihren Anstrengungen unterstützen, Menschen wieder in Arbeit zu bringen. 1 Mrd. EUR an Mittelbindungen wurden deshalb vorgezogen, um die Umsetzung der Beschäftigungsinitiative für junge Menschen zu beschleunigen und bis zu 650 000 jungen Menschen in Europa zu einer Arbeit, einer Ausbildung, einem Praktikum oder einer Weiterbildungsmaßnahme zu verhelfen. Des Weiteren hat die Kommission an die Mitgliedstaaten gerichtete Leitlinien für eine bessere Unterstützung Langzeitarbeitsloser bei der Rückkehr in den Arbeitsmarkt formuliert.

Die Agenda der Kommission sieht vor, lebenslange Investitionen in Menschen zu fördern. Besonderes Augenmerk wird der Work-Life-Balance erwerbstätiger Eltern und dem Ziel einer höheren Erwerbsbeteiligung der Frauen gelten. Die Richtlinie über Frauen in Leitungsorganen von Unternehmen sollte im Jahr 2016 verabschiedet werden.

Außerdem soll europäischen Unternehmen die Möglichkeiten gegeben werden den Binnenmarkt optimal zu nutzen, um zu wachsen und sich im globalen Wettbewerb zu behaupten. Dafür benötigen sie aus Sicht der Kommission eine stabile Finanzierung, ein solides Unternehmens- und Investitionsumfeld sowie eine moderne Infrastruktur.

Ein neues Konzept soll das Wirtschaftswachstum und soziale und ökologische Nachhaltigkeit über den Zeithorizont 2020 hinaus gewährleisten und der Überprüfung der Strategie „Europa 2020“ sowie der internen und externen Umsetzung der von den Vereinten Nationen formulierten Ziele für nachhaltige Entwicklung Rechnung tragen.

b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt

Der digitale Binnenmarkt bildet aus Sicht der Kommission einen wichtigen Hebel zur Wiederbelebung der europäischen Wirtschaft insgesamt und trägt zu Beschäftigung, Wachstum, Innovation und sozialem Fortschritt bei. Alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft sollen digitalisiert werden. Europa müsse in dieser digitalen Revolution vorne mit dabei sein, im Interesse seiner BürgerInnen und Unternehmen. Hindernisse für die digitale Wirtschaft seien Hindernisse für Arbeitsplätze, Wohlstand und Fortschritt. Aus diesem Grund hat die Kommission im Mai 2015 die Strategie für einen digitalen Binnenmarkt vorgeschlagen. Ziel ist es, alle relevanten Vorschläge bis Ende 2016 vorzulegen, damit die Union noch in der Amtszeit dieser Kommission einen voll funktionsfähigen digitalen Binnenmarkt schaffen kann.

Im Dezember 2015 hat die EK ihre Vorstellungen für einen moderneren, stärker europäisch ausgerichteten Ansatz im Bereich des Urheberrechts dargelegt, mit dem sie der digitalen Revolution Rechnung tragen will. Auch wurden Vorschläge zu den Rechten bei digitalen Verträgen präsentiert. Weitere Initiativen zum Urheberrecht, zum Geoblocking, zum freien Datenverkehr, zur Cloud und zur Mehrwertbesteuerung im elektronischen Handel werden im Laufe des Jahres 2016 folgen.

Nach der Einigung über die Vorschläge zum vernetzten Kontinent, unter anderem über die Abschaffung der Roaming-Gebühren bis 2017, arbeitet die EK jetzt an einer umfassenden Überprüfung des Rechtsrahmens für den Telekommunikationsbereich.

Mit dem Aufbau eines vernetzten digitalen Binnenmarkts erwartet die EK während ihrer laufenden Amtszeit ein zusätzliches Wachstum im Umfang von bis zu 250 Mrd. EUR in Europa zu generieren, damit hunderttausende neue Arbeitsplätze, insbesondere für jüngere Arbeitssuchende, zu schaffen und die Entstehung einer boomenden wissensbasierten Gesellschaft zu befördern.

c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik

In ihrer Strategie für die Energieunion hat die Kommission die wesentlichen Maßnahmen dargelegt, die erforderlich sind, um Europas Energieversorgung sicherzustellen und seine Importabhängigkeit zu verringern, die nationalen Energiemärkte zu integrieren, Energieeffizienz zur Priorität zu machen, die CO₂-Emissionen der Wirtschaft zu senken und Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern.

Da die EU einer der Hauptakteure bei der Pariser Klimakonferenz war, wird die Umsetzung des Energie- und Klimapakets 2030 heuer eine der zentralen Prioritäten sein, damit sichergestellt werden kann, dass die Zielvorgaben ordnungsgemäß erfüllt werden. Die Kommission wird u.a. die Einführung diskriminierungsfreier Straßennutzungsgebühren auf der Grundlage des Verursacher- und Nutzerprinzips genauso unterstützen wie die Bemühungen zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums, der eine effizientere Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur und eine flexiblere Nutzung der Kapazitäten von Fahrzeugflotten ermöglicht.

d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis

Die Kommission will ihren Fokus auf konkrete Maßnahmen richten: Förderung des Wachstums von Start-up-Unternehmen, Freisetzung des Potenzials neuer, aus der partizipativen Wirtschaft hervorgehender Geschäftsmodelle, Erleichterung der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen, Verbesserung des Systems unserer Standards und Gewährleistung, dass die Binnenmarktvorschriften ordnungsgemäß angewandt und in der Praxis durchgesetzt werden. Hinsichtlich des Straßenverkehrsmarkts will die Kommission rechtliche und technische Barrieren betreffend Zugang beseitigen sowie eine bessere Durchsetzung der Sozialvorschriften erreichen.

Eines der Hauptanliegen der Kommission ist es, KMU und Start-ups zu Wachstum zu verhelfen, indem rechtliche Hindernisse aus dem Weg geräumt werden und der Zugang zu Finanzierungen erleichtert wird. Die Implementierung der Kapitalmarktunion soll helfen Investitionsengepässe zu beseitigen und das Wachstum von Unternehmen zu fördern.

Die Kommission plant die Mobilität europäischer ArbeitnehmerInnen zu verbessern sowie die Arbeitnehmerentsenderichtlinie zu überarbeiten. Besonderes Gewicht wird auf die Verbesserung des Zugangs zu bestimmten Waren und Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen gelegt werden.

Die Kommission wird eine Strategie präsentieren, mit der gewährleistet werden soll, dass die Vorteile der europäischen Raumfahrtprogramme wie Galileo und Copernicus der europäischen Wirtschaft zugutekommt. Weiters, wird sich die Kommission den Themen Verteidigungsmarkt, Strategie für den Luftverkehr und Agrarmarkt, Mehrwert- und Unternehmenssteuern widmen.

e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion

Um dies zu erreichen schlägt die Kommission vor, nationale Ausschüsse für Wettbewerbsfähigkeit und einen Europäischen Fiskalausschuss einzurichten. Zudem soll der Dialog zwischen der Kommission und dem Europäischen Parlament verbessert werden, um die demokratische Rechenschaftslegung innerhalb unseres Systems der wirtschaftspolitischen Steuerung zu stärken. Ferner fordert die Kommission eine einheitlichere Vertretung des Euro-Währungsgebiets in internationalen Organisationen (insbesondere im IWF).

Gemäß den Plänen der Kommission wird für die Vollendung der Bankenunion ein Rückversicherungsmechanismus, welcher auf einem europäischen Einlagensicherungssystem basiert, benötigt.

Ein weiteres wichtiges Element wird die Leistungsfähigkeit der Mitgliedstaaten im Bereich Beschäftigung und Sozialschutz sein.

f) Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten

Der Handel leistet einen wichtigen Beitrag zu Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum. Neben dem Abkommen über die transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (TTIP) mit den Vereinigten Staaten führt die Kommission eine Reihe weiterer bi- und multilateraler Verhandlungen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission auf Schritte zur Erhöhung der Transparenz hin. Ein konkreter Abschlusszeitraum für TTIP wird nicht genannt.

Die EK geht auch auf die Verhandlungen über Freihandelsabkommen mit Japan und Südkorea, sowie das Investitionsschutzabkommen mit China ein. Ferner verweist sie auf ihre Absicht, um ein Mandat für Verhandlungen mit Australien und Neuseeland, ersuchen zu wollen sowie die Verhandlungen mit Indonesien und den Philippinen zu eröffnen.

Bestehende Abkommen sollen modernisiert werden.

g) Auf gegenseitigem Vertrauen fußender Raum des Rechts und der Grundrechte

Angesichts von Terrorismus, Radikalisierung, organisiertem Verbrechen und Cyberkriminalität wird sich die Kommission auf die Umsetzung der Europäischen Sicherheitsagenda konzentrieren. U.a. wird der Rahmenbeschluss zum Terrorismus überarbeitet werden. Weiters möchte sich die Kommission der Entwicklung der operativen Zusammenarbeit widmen.

Hinsichtlich Fluggastdaten beabsichtigt die Kommission ein tragfähiges Abkommen mit den Vereinigten Staaten über die Weitergabe personenbezogener Daten für Strafverfolgungszwecke zu schließen, das die erforderlichen Garantien vorsieht, einschließlich des Rechts natürlicher Personen auf gerichtliche Überprüfung.

2016 sollen auch Fortschritte in Bezug auf die Europäische Staatsanwaltschaft und die Europolreform erzielt werden.

Darüber hinaus wird die Kommission die erforderlichen Arbeiten betreffend eines Beitritts der Europäischen Union zur Europäischen Menschenrechtskonvention fortsetzen.

h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik

Die im Mai 2015 von der Kommission vorgestellte Europäische Migrationsagenda sieht einen umfassenden Ansatz im Bereich der Migrationssteuerung vor, der auf den Grundsätzen der Solidarität und Verantwortung beruht. Zusätzlich werden die Anstrengungen zur Bekämpfung des Menschenschmuggels und zur Zerschlagung von Schleusergruppen verstärkt.

Mit Blick auf Europas künftige demografische Erfordernisse und den künftigen Arbeitsmarkbedarf wird die Kommission ein neues Konzept für die legale Migration, einschließlich Maßnahmen zur Optimierung der „Blue-Card“-Richtlinie, vorstellen.

i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne

In einem zunehmend vernetzten, umkämpften, komplexen und durch einen dynamischen Wandel gekennzeichneten Weltmarkt gewinnen die Kohärenz der Außenmaßnahmen der EU und ihre Fähigkeit, alle verfügbaren Instrumente zu mobilisieren, um ihre Ziele zu erreichen und ihre internen Politiken zu ergänzen, immer mehr an Bedeutung. Herausforderungen wie die Migration, der Zugang zu Energie und anderen Ressourcen und der Klimawandel führen vor Augen, dass es einer wirksamen Außendimension bedarf, um bei der Verwirklichung der wichtigen Ziele der internen Politik weiter voranzukommen und es der EU zu ermöglichen, Chancen zur Verbreitung eigener Werte, wie Demokratie, Menschenrechte, Gleichheit und Solidarität, zu nutzen und die europäische Geschichte und Kultur in der Welt bekanntzumachen. Die Kommission plant deshalb die Hohe Vertreterin/Vizepräsidentin bei der Ausarbeitung einer neuen globalen Strategie für die Außen- und Sicherheitspolitik wesentlich zu unterstützen.

Im Umgang mit akuten Krisen wie den Konflikten in Syrien, Libyen und der Ukraine wird die Kommission weiterhin internationale Akteure wie die Vereinten Nationen und die Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa proaktiv unterstützen.

Mit Blick auf Partnerländer soll diesen betreffend Sicherheit, Entwicklung und Governance weitergeholfen werden. Die Beziehungen zu den AKP-Staaten und –Regionen soll einen neuen politischen Rahmen erhalten. Wirtschaftliche Entwicklung, Sozialschutz, Umweltschutz und Schutz der Menschenrechte sollen gefördert werden. Die Arbeiten zur weiteren Konkretisierung der Beitrittsperspektive der Kandidatenländer sollen fortgesetzt werden. Ebenso soll die Partnerschaft mit der Türkei gestärkt werden, u.a durch die Umsetzung des Aktionsplans zur Migration und durch eine Modernisierung der Zollunion. Gemäß der neuen europäischen Nachbarschaftspolitik wird ein stärkerer Fokus auf die Unterstützung des Stabilisierungs- und Demokratisierungsprozesses gelegt werden.

Ferner soll die Hohe Vertreterin/Vizepräsidentin im Hinblick auf die Vertiefung der bilateralen Beziehungen zu den wichtigsten Partnern der EU unterstützen werden.

j) Eine Union des demokratischen Wandels

Neue institutionelle Vereinbarungen zwischen Europäischen Parlament, Rat und Kommission sollen die Rechtssetzung verbessern sowie Transparenz erhöhen. Die Kommission plant ihre Beziehungen zu den nationalen Parlamenten auszubauen damit diese eine starke Stimme in der europäischen Politik erhalten. Der Bürgerdialog soll ebenfalls ausgebaut werden.

II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2016 anstehende Initiativen

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Das Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2016 sieht keine Vorhaben/Initiative (siehe Annex 1, COM(2015) 610) im Bereich Verkehr vor.

2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz

Umsetzung der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt

- Ziele:

Im Mai 2015 legte die EK die Strategie für einen digitalen Binnenmarkt vor. Ziel der EK ist es, alle relevanten Vorschläge bis Ende 2016 vorzulegen, damit die Union noch in der Amtszeit dieser EK einen voll funktionsfähigen digitalen Binnenmarkt schaffen kann.

Nach der Einigung über die Vorschläge zum vernetzten Kontinent arbeitet die EK jetzt an einer umfassenden Überprüfung des Rechtsrahmens für den Telekommunikationsbereich.

Die Kommission wird 2016 Vorschläge für eine ambitionierte Reform der Telekommunikationsvorschriften vorlegen mit Schwerpunkt auf

- ein kohärentes Binnenmarktkonzept für die Frequenzpolitik und Frequenzverwaltung,
- geeignete Rahmenbedingungen für einen echten Binnenmarkt durch Beseitigung der Unterschiede zwischen den nationalen Einzelregelungen, um leistungsfähigen Netzbetreibern und Diensteanbietern Skaleneffekte zu ermöglichen und einen wirksamen Verbraucherschutz zu gewährleisten,
- gleiche Ausgangsbedingungen für Marktteilnehmer und einer einheitlichen Anwendung der Bestimmungen,
- Schaffung von Anreizen für Investitionen in Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze (und Überprüfung der Universaldienstrichtlinie) und
- einen wirksameren institutionellen Rechtsrahmen.

- Stand:

Nach Beendigung der öffentlichen Konsultation arbeitet die EK nun intern an der Evaluierung der Konsultationsergebnisse. Danach wird die Folgenabschätzung erarbeitet und die Legislativvorschläge finalisiert. Mit einer Vorlage ist nicht vor Juli 2016 zu rechnen.

- Österreichische Haltung:

1) kohärentes Binnenmarktkonzept für die Frequenzpolitik und Frequenzverwaltung

Im Rahmen der Frequenzpolitik gilt es jedenfalls den Aufbau neuer bürokratischer Strukturen zu vermeiden, um nicht Gefahr zu laufen, Abläufe unnötig zu verzögern.

Vereinheitlichung von Regulierung soll überall dort vorgenommen werden, wo dies sinnvoll möglich ist.

Allerdings müssen in bestimmten Bereichen auch bestehende nationale Unterschiede berücksichtigt werden, die selbstverständlich zu unterschiedlicher regulatorischer Behandlung führen. Im Bereich Frequenzmanagement wird man daher genau darauf achten müssen jene Frequenzbereiche zu identifizieren, in denen eine harmonisierte Vorgehensweise bei der Vergabe und beim Management sinnvoll ist. Verbesserungen in diesem Bereich können aber zu einem guten Teil auch über Verbesserungen/Anpassungen bereits bestehender Mechanismen erreicht werden (Radio Spectrum Policy Group, Radio Spectrum Committee, Radio Spectrum Policy Programm etc.). Über diese bestehenden Mechanismen ist es bereits jetzt gängige Praxis, in bestimmten Bereichen eine Harmonisierung herbeizuführen.

2) Beseitigung der Unterschiede zwischen den nationalen Einzelregelungen

Wie zu Punkt 1 ausgeführt müssen in bestimmten Bereichen auch bestehende nationale Unterschiede berücksichtigt werden, die naturgemäß zu unterschiedlicher regulatorischer Behandlung führen und auch durch rechtliche Regelungen nicht beseitigt werden können (z.B: geographisch/topographisch, Tourismusland oder nicht, Nettoimporteur oder Exporteur von Telekommunikationsdienstleistungen, allgemeiner bzw. regulatorischer Entwicklungsstand, Binnenstaat-Inselstaat-EU Außengrenzen etc.).

3) Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für Marktteilnehmer und einer einheitlichen Anwendung der Bestimmungen

In diesem Zusammenhang wird es insbesondere von Interesse sein, auf welche Art und Weise die EK sich die Schaffung eines „level playing fields“ auch für den Bereich der OTT (= over the top) player [zB: Google, Facebook,...] vornehmen wird. Diese Thematik muss von der EK jedenfalls angegangen werden, denn Regulierungsbestrebungen dürfen nicht nur für europäische Unternehmen, sondern auch für OTTs Geltung haben, um eine Behinderung und Benachteiligung europäischer Unternehmen zu vermeiden.

4) Schaffung von Anreizen für Investitionen in Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze

Anreize für Investitionen in Breitbandnetze zu schaffen ist ein zu begrüßendes Ziel. Dies wurde bereits beim letzten Telekom Review (2007-2009) als Ziel genannt. Es bleibt abzuwarten, welche konkreten Maßnahmen die EK in diesem Bereich vorschlagen wird.

5) Schaffung eines wirksameren institutionellen Rechtsrahmens

Der derzeitige institutionelle Rahmen (nationale Regulierungsbehörden, GEREK – Gremium europäischer Regulierungsbehörden, Komitologieausschüsse wie COCOM etc.) ist bereits durchaus effektiv, wobei natürlich immer Möglichkeiten für Verbesserungen gegeben sind.

Man wird nach der Vorlage konkreter Vorschläge genau analysieren müssen, was sich die EK in diesem Bereich unter einem wirksameren institutionellen Rahmen vorstellt.

Sollte die EK allerdings, wie bereits beim letzten Telekom Review 2007-2009, versuchen eine europäische „Super“-Regulierungsbehörde zu schaffen, wird sie sicherlich auf massiven Widerstand der MS stoßen. Wirkungsvolle Regulierung erfordert ein hohes Maß an detaillierter Marktkennntnis und erfordert daher auch Nähe zu den Märkten. Diese Anforderungen können nur durch die nationalen Regulierungsbehörden erfüllt werden.

Eine Weltraumstrategie für Europa

- Stand:

Die Strategie dient der Koordinierung der verschiedenen Kategorien von EU-Maßnahmen im Weltraumbereich und umfasst auch einen Fahrplan mit konkreten Maßnahmen für gezielte sektorspezifische Anwendungen und die Weiterentwicklung der EU-Weltraumprogramme zugunsten von Wirtschaft, Behörden und der Gesellschaft insgesamt.

Im Jahr 2016 wird sich die EK eingehender mit einzelnen ausgewählten Branchen befassen, sei es aufgrund ihres Wachstumspotenzials oder aufgrund der spezifischen Herausforderungen, mit denen sie konfrontiert sind. Sie wird eine Strategie präsentieren, mit der gewährleistet werden soll, dass die Vorteile der europäischen Raumfahrtprogramme wie Galileo und Copernicus der europäischen Wirtschaft und den europäischen Bürgerinnen und Bürgern in vollem Umfang zu Gute kommen.

Galileo und EGNOS

- Stand

Im Rahmen des EU-Flaggschiffprojektes Galileo wird im kommenden Jahr mit Hochdruck an der Bereitstellung erster Dienste gearbeitet, die bis Ende 2016 angeboten werden sollen. Insbesondere der Offene Dienst von Galileo sowie der öffentlich regulierte Dienst (Public Regulated Service PRS) sollen dann mit zunächst noch reduzierter Leistungsfähigkeit bereitgestellt werden. Die Produktion der Satelliten und die Implementierung der Bodeninfrastruktur konnten beschleunigt werden, was im Jahr 2015 schließlich drei Galileo-Starts ermöglichte und das Satellitensegment auf nunmehr 12 Satelliten erweitert hat. Während der Governance-Rahmen von Galileo nach intensiven Novellierungsarbeiten in den vergangenen Jahren nun stabilisiert ist, stehen neben der Fertigstellung des Systems nun ein Ausbau der internationalen Kooperationen sowie der Markteinstieg im Vordergrund. EGNOS, das regionale Augmentierungssystem über Europa welches die Satellitenpositionierung verbessert und insbesondere für die Luftfahrt entwickelt wurde, hat sich im Vollbetrieb bewährt und ist in einen kontinuierlichen Weiterentwicklungszyklus eingetreten. In Österreich sind die Flughäfen Linz und Graz für EGNOS Anflugverfahren zertifiziert.

III. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen)

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Hafenauffangeinrichtungen (Richtlinie 2000/59 des Rates) – Überarbeitung

- Ziele:

Initiative zur Anpassung der Richtlinie an die umfangreichen Änderungen des MARPOL-Übereinkommens. Die Initiative folgt auf die 2015 durchgeführte REFIT-Evaluierung der Richtlinie.

- Stand:

Die Richtlinie 2000/59/EG bezweckt eine verbesserte Verfügbarkeit und Inanspruchnahme von Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände im Seeverkehr. Ziel der 2015 durchgeführten Evaluierung war es, einen umfassenden Überblick über die Funktionsweise der Richtlinie zu gewinnen und die Effizienz und Wirksamkeit des bestehenden Rechtsrahmens zu bewerten. Ein Vorschlag der EK zur Revision der Richtlinie liegt noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Die Richtlinie 2000/59/EG gilt nur für Seehäfen und ist daher für das Binnenland Österreich nicht von inhaltlicher Relevanz. Die Zielsetzung der Richtlinie, zu einer Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs beizutragen, ist allerdings grundsätzlich zu unterstützen.

Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr - Evaluierung

- Ziele:

Die Eignungsprüfung wird die Rechtsvorschriften über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, die Hafenstaatkontrolle und das Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr sowie die Richtlinie über Meldeformalitäten umfassen.

- Stand:

Die Evaluierung soll 2016 erfolgen.

- Österreichische Haltung:

Die Richtlinien, die nunmehr einer Eignungsprüfung unterzogen werden sollen, richten sich zum einen an Mitgliedstaaten, die über Seehäfen verfügen (Hafenstaatkontrolle) oder zum anderen an Mitgliedstaaten, die Flaggenstaaten im Sinne der Richtlinie 2009/21/EG sind. Österreich als Binnenland, dessen Seeschiffregister für die Großschifffahrt geschlossen wurde, ist somit von den vorgesehenen Evaluierungen nicht betroffen.

Seeleute (Richtlinie 2008/106/EG und Richtlinie 2005/45/EG)

- Ziele:

Die Richtlinie 2008/106/EG legt Mindestanforderungen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten auf Schiffen der Gemeinschaft fest. Die Richtlinie 2005/45/EG regelt die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute (und ändert die Richtlinie 2001/25/EG).

- Stand:

Die Evaluierung soll 2016 erfolgen.

- Österreichische Haltung:

Da das österreichische Seeschiffregister für die Großschifffahrt geschlossen wurde, ist Österreich von den vorgesehenen Evaluierungen inhaltlich nicht betroffen.

2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz

Das Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2016 sieht keine REFIT-Maßnahmen (siehe Annex 2, COM(2015) 610) im Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz vor.

IV. Vorrangige anhängige Vorschläge

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen

- Stand:

Im Oktober 2014 legte der Rat eine allgemeine Ausrichtung zum Verordnungsvorschlag fest. Die Abstimmung im TRAN-Ausschuss des EP ist für Jänner 2016 vorgesehen.

- Österreichische Haltung:

Da der Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags der EK nur die Seehäfen des TEN-Netzes umfasst, ist Österreich als Binnenland von diesem Dossier inhaltlich nicht betroffen. Liberalisierungsschritte in diesem Bereich sollten allerdings aufgrund ihrer horizontalen Bedeutung unter entsprechender Abwägung der unterschiedlichen Interessenslagen aller Beteiligten unternommen werden.

2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz

Das Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2016 sieht keine vorrangigen anhängigen Vorschläge (siehe Annex 3, COM(2015) 610) im Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz vor.

V. Liste der zurückzuziehenden oder zu ändernden Vorschläge

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation auf der 66. Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu den Änderungen der MARPOL-Anlage VI bezüglich der Verzögerung der Anwendung der Stufe III der NOx-Emissionsnormen zu vertreten ist

- Ziele:

Obwohl die Kommission weiterhin den in diesem Beschlussvorschlag dargelegten Standpunkt vertritt, ist der Vorschlag hinfällig, da die 66. Sitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt bereits stattgefunden hat (31. März – 4. April 2014).

- Stand:

Die EK hat am 18. Februar 2014 einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates vorgelegt, mit dem der Standpunkt, der im Namen der EU bei der Sitzung des IMO MEPC 66 zur Änderung des MARPOL Annex VI bezüglich der Verzögerung der Anwendung der Stufe III der NOx-Emissionsnormen zu vertreten ist, festgelegt werden sollte. Der Vorschlag wurde sehr kontrovers diskutiert. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage der Zuständigkeit bzw. der Zulässigkeit einer formellen Koordinierung. Schließlich sprachen sich die Mitgliedstaaten gegen die Annahme eines Ratsbeschlusses aus und die Arbeiten am Kommissionsvorschlag wurden eingestellt.

- Österreichische Haltung:

Österreich als Binnenstaat ohne eigene Seeschiffahrtsflotte ist aus Verkehrsträgersicht von der Problematik der Umweltverträglichkeit der Seeschiffahrt nur in sehr geringen Umfang berührt. Die inhaltlichen Zielsetzungen der Ratsentscheidung wurden grundsätzlich unterstützt. In Bezug auf das formale Procedere, das den Mitgliedstaaten größeren Handlungsspielraum ermöglichte, konnte Österreich die Vorgehensweise der Präsidentschaft mittragen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen hinsichtlich der Übertragung von delegierten Befugnissen und Durchführungsbefugnissen an die Kommission zum Erlass bestimmter Maßnahmen

- Ziele:

Falls innerhalb der nächsten sechs Monate keine Einigung erzielt wird, sollte der Vorschlag zurückgezogen werden.

- Stand:

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2013 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen vorgelegt. Das Europäische Parlament schlug dazu nachdrücklich vor auch die statistische Erfassung des Personenverkehrs nach verschiedenen Parametern auf den Binnenwasserstraßen aufzunehmen. Unter anderem aufgrund des zu erwartenden großen Aufwandes bei den Mitgliedsstaaten wurde dieser Vorstoß ablehnend aufgenommen. Derzeit wird über mögliche Kompromisslösungen beraten.

- Österreichische Haltung:

Hinsichtlich der durch die Kommission und das Parlament vorgesehenen Anpassungen nimmt Österreich eine kritische Position ein. Die erste Problemdimension stellen die delegierten Akte dar, die der Kommission die Möglichkeit bieten inhaltliche, kosten- und qualitätsrelevante Parameter der Erhebungen nach eigenem Ermessen abzuändern. Grundsätzlich sollten sich die delegierten Rechtsakte nur auf Details einer Verordnung beziehen, und nicht die grundsätzliche Konfiguration der Festlegungen, etwa zu veröffentlichende Ergebnisse, betreffen können.

Der zweite Problemkreis umfasst die statistische Erhebung des Personenverkehrs auf den Binnenwasserstraßen wie durch das Europäische Parlament gefordert. In Österreich hat der Personenverkehr auf der Binnenwasserstraße eine im Wesentlichen touristische Bedeutung. Die Erhebung dieser Verkehre im Sinne eines „grünen Verkehrsmittels“, was der Eingabe des Europäischen Parlaments als Vorstellung zu Grunde liegt, ist für Österreich nicht zutreffend.

Dementsprechend wurde zunächst eine Lösung angestrebt, wo für Mitgliedstaaten wie Österreich die Möglichkeit einer Ausnahme von der Verpflichtung diese Daten zu erfassen besteht.

Da keine rasche, eindeutige Lösung erzielt werden konnte sind derzeit Pilotstudien angedacht, die die Durchführbarkeit der Erhebung des Personenverkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten zum Ziel hat. Die genaue Form und der rechtliche Rahmen für die Anordnung dieser Pilotstudien werden derzeit noch verhandelt.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs im Hinblick auf die Erfassung von Daten über Güter, Fahrgäste und Unfälle

- Ziele:

Falls innerhalb der nächsten sechs Monate keine Einigung erzielt wird, sollte der Vorschlag zurückgezogen werden.

- Stand:

2012 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs vor.

Wesentliche Eckpunkte umfassten dabei die delegierten Rechtsakte sowie die Einführung von Schwellwerten unterhalb derer Meldepflichtige bestimmte Datenmeldungen nur mehr auf Basis eines vereinfachten Fragebogens bzw. auf freiwilliger Basis abzugeben haben. Das Europäische Parlament fordert in diesem Zusammenhang zusätzlich auch Parameter sowohl hinsichtlich der Schieneninfrastruktur als auch der eingesetzten Fahrzeuge in die Erhebung mitaufzunehmen. Wie auch im Falle der Verordnung zur statistischen Erfassung der Binnenschifffahrt wurden hier Pilotstudien zur Analyse der durch das Europäische Parlament geforderten Parameter angedacht.

DG Move hat allerdings bereits in einer eigenen Untersuchung festgestellt, dass alle bis auf einen Parameter auf dem Wege bereits bestehender Erhebungen abgefragt werden, und zusammengeführt werden könnten. Hier wurde derzeit noch keine Einigung erzielt.

- Österreichische Haltung:

Aus österreichischer Sicht ist der Entwurf der Kommission im Hinblick auf die Ausweitung der Entscheidungsmöglichkeit durch die Kommission im Wege delegierter Rechtsakte kritisch zu sehen. Auch hier stellen die delegierten Rechtsakte den ersten Problempunkt dar, da sie der Kommission die Möglichkeit bieten inhaltliche, kosten- und qualitätsrelevante Parameter der Erhebungen nach eigenem Ermessen abzuändern.

Von österreichischer Seite wurde daher vorgeschlagen, dass Änderungen durch die Kommission nur bei Sicherstellung definierter Qualitätsindikatoren möglich sein sollen. Dieser Vorschlag wurde allerdings nicht angenommen.

2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz

Das Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2016 sieht keine zurückzuziehenden oder zu ändernden Vorschläge (siehe Annex 4, COM(2015) 610) im Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz vor.

VI. Liste der geplanten Aufhebungen

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt

- Begründung:

Diese Ratsverordnung lief am 28. April 1999 aus (siehe Erwägungsgrund N1 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates).

- Stand:

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 wurde erstmalig ein gemeinschaftlicher Rechtsrahmen für die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt geschaffen. Zweck dieser Verordnung, die im April 1999 außer Kraft getreten ist, war ein Abbau des Kapazitätsüberhangs im Binnenschifffahrtssektor durch koordinierte Abwrackaktionen auf EU-Ebene. Mit der nach wie vor in Kraft befindlichen Nachfolgeregelung (Verordnung (EG) Nr. 718/1999) wurde ein Kapazitätsregulierungsmechanismus beibehalten und darüber hinaus ein Reservefonds gegründet, in den die Restmittel der im Rahmen der Strukturbereinigungsmaßnahmen zu leistenden Finanzbeiträge der Unternehmen eingeflossen sind.

- Österreichische Haltung:

Durch den Ablauf der Geltungsdauer und die zwischenzeitliche Neuregelung der kapazitätsbezogenen Maßnahmen in der Binnenschifffahrt ist die genannte Verordnung obsolet und im Sinne der Rechtsbereinigung aufzuheben.

Verordnung (EG) Nr. 2812/94 der Kommission vom 18. November 1994 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates betreffend die Bedingungen für die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten in der Binnenschifffahrt

- Begründung:

Diese Verordnung legt das Verhältnis der im Rahmen der Strukturbereinigungsmaßnahmen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 abzuwrackenden Ausgleichstonnage bzw. die Höhe des zu entrichtenden Sonderbeitrags neu fest.

- Österreichische Haltung:

Da es sich um eine Änderungsverordnung zur ausgelaufenen Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 handelt, ist sie ebenfalls obsolet.

Verordnung (EG) Nr. 685/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über die Verteilung der im Rahmen der Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Bulgarien sowie zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Ungarn zur Regelung der Güterbeförderung auf der Straße und zur Förderung des kombinierten Verkehrs erhaltenen Lizenzen an die Mitgliedstaaten

- Begründung:

Da beide Länder inzwischen Mitgliedstaaten der EU sind (und daher keine Genehmigungsregelung zur Güterbeförderung mehr auf sie anwendbar ist), ist die Verordnung nicht länger erforderlich.

- Stand:

Die Bestimmungen dieser Verordnung werden seit dem Beitritt der Republik Bulgarien und der Republik Ungarn zur Europäischen Union nicht mehr angewandt.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat keine Einwände gegen die Aufhebung der Verordnung.

Verordnung (EWG) Nr. 2158/93 der Kommission vom 28. Juli 1993 zur Anwendung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See sowie des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe für die Zwecke der Verordnung (EWG) Nr. 613/91

- Begründung:

Diese Kommissionsverordnung ist nicht länger anwendbar, weil die Verordnung, auf die sie sich bezieht (Verordnung Nr. 613/1991) mit Verordnung (EG) Nr. 789/2004 zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen aufgehoben wurde.

- Stand:

Ziel der Verordnung (EWG) Nr. 613/1991 war es, technische Hemmnisse für die Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen, welche die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zwischen den Registern der Mitgliedstaaten zu beseitigen und gleichzeitig ein entsprechendes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Mit der Verordnung (EG) Nr. 789/2004 erfolgte eine beträchtliche Verschärfung und Ausweitung dieser Regelungen und demgemäß die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91.

- Österreichische Haltung:

Aufgrund der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 ist die Kommissionsverordnung obsolet und daher im Sinne der Rechtsbereinigung ebenfalls aufzuheben.

Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Transitrechten (Ökopunkten) für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich.

- Begründung:

Das System der Ökopunkte wurde am 1. Januar 2004 durch die Lkw-Maut ersetzt und wird von Österreich nicht länger praktiziert. Damit wurde auch die Rechtsgrundlage für seine Anwendung obsolet und kann aufgehoben werden.

- Stand:

Das ursprüngliche Ökopunktesystem war in Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag Österreichs zur EU verankert und verfolgte im Hinblick auf die Zielsetzung des Schutzes der Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60% im Vergleich zum Referenzjahr 1991 auf einer dauerhaften und umweltgerechten Basis. Im Protokoll Nr. 9 war als Zeithorizont für diese Zielerreichung und für die Gültigkeit des ÖP-Systems der 31.12.2003 festgeschrieben. Es kam zwar ab 2001 zu intensiven Verhandlungen auf europäischer Ebene über eine Verlängerung dieses Systems, die ab dem 1.1.2004 dem ursprünglichen System nahtlos nachfolgen sollte. Endpunkt dieser Verhandlungen war die Verabschiedung einer europäischen Verordnung (Nr. 2327/2003 vom 22.12.2003), in der ein Nachfolgesystem mit maximaler Gültigkeitsdauer 31.12.2006 beschlossen wurde. Diese Beschlussfassung erfolgte allerdings gegen die Stimme Österreichs, da die Elemente dieses Nachfolgesystems eine derartige Verschlechterung der Rahmenbedingungen des Systems brachten, dass durch dieses „neue“ System keinerlei Beschränkung des Transitverkehrs mehr gegeben war, vor allem wegen völliger Liberalisierung für knapp 80% der im System durchgeführten Fahrten und unverhältnismäßig vieler ÖP für die restlichen 20%. Darüber hinaus wies diese VO auch zahlreiche „technische“ Mängel auf, wie etwa fehlende/unvollständige Definitionen oder unklare Bestimmungen über ihre praktische Durchführbarkeit. Aufgrund des eindeutig negativen Kosten-Nutzen-Verhältnisses dieser VO wandte Österreich diese nicht in der Praxis an, da die durch die Anwendung des Systems entstehenden Kosten und Aufwendungen (technische Abwicklung, Kontrolle, Systemerhaltung) in keinerlei Relation zu ihrem Effekt standen und ein reines Verwalten des de facto ohnedies vollständig liberalisierten Transitverkehrs bedeutet hätte. Weiters war vorgesehen, dass mit Beschlussfassung der neuen Wegekostenrichtlinie auch die Ökopunkte-Nachfolgeregelung automatisch beendet wäre. Die neue Wegekostenrichtlinie wurde am 17. Mai 2006 beschlossen und trat am 10. Juni 2006 in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt gilt diese Nachfolgeregelung auch de iure als beendet.

- Österreichische Haltung:

Aus den oben dargelegten Gründen hat Österreich keine Einwände gegen die Aufhebung der Verordnung.

Verordnung (EG) Nr. 2888/2000 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 über die Verteilung von Genehmigungen für Lastkraftwagen, die in der Schweiz fahren

- Begründung:

Diese Verordnung über Genehmigungen zur Verteilung der von der Schweiz erhaltenen Quoten auf die Mitgliedstaaten wird nicht länger angewandt. Der Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt wird inzwischen im Abkommen zwischen der EU und der Schweiz geregelt.

- Stand:

Die Bestimmungen dieser Verordnung sind durch den Abschluss des Landverkehrsabkommens zwischen der EU und der Schweizerischen Eidgenossenschaft obsolet.

- Österreichische Haltung:

Die Verordnung ist nicht länger erforderlich.

Verordnung (EG) Nr. 103/2007 der Kommission vom 2. Februar 2007 zur Verlängerung der in Artikel 53 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehenen Übergangszeit

- Begründung:

Die Übergangszeit endete am 31. Dezember 2007; die Verordnung ist daher obsolet.

- Stand:

Verordnung 103/2007 stellt eine Durchführungsverordnung zur Verordnung 1592/2002, welche gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt festlegte und die Europäische Flugsicherheit errichtete, dar.

- Österreichische Haltung:

Es handelt sich hier um eine Durchführungsverordnung zur Verordnung (EG) Nr. 1592/2002. Da diese aufgehoben wurde, ist Verordnung (EG) Nr. 103/2007 auch obsolet.

2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz

Das Arbeitsprogramm der Kommission für das Jahr 2016 sieht keine Aufhebungen (siehe Annex 5, COM(2015) 610) im Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz vor.

VII. Liste der 2016 in Kraft tretenden Rechtsvorschriften

1. Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

Per 01.01.2016

Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

- Inhalt:

Die neue Verordnung enthält die detaillierten Vorschriften zur Erteilung einer Typengenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und, u.a., eine detaillierte Klasseneinteilung dieser Fahrzeuge (Fahrzeuge der Klassen T, R und S).

Mit den Unionsvorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen soll in erster Linie sichergestellt werden, dass neue Fahrzeuge, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, die in Verkehr gebracht werden, ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau bieten.

In den Marktüberwachungsbestimmungen der Verordnung werden die Pflichten der nationalen Behörden festgelegt.

Als Folge der Anwendung des neuen, durch diese Verordnung eingerichteten Regelungssystems werden eine Reihe von Richtlinien betreffend Bauvorschriften, Bauteile und bestimmte Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen aufgehoben.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, besteht grundsätzlich kein nationaler Umsetzungsbedarf.

Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen

- Inhalt:

Die neue Verordnung enthält die detaillierten Vorschriften zur Erteilung einer Typengenehmigung für zwei- oder dreirädrige und bestimmte vierrädrige Fahrzeuge und, u.a., eine detaillierte Klasseneinteilung dieser Fahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L).

Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Typengenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten. Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Kraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dieser Verordnung der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, sie soll zu einer Reduzierung der Emissionen von Fahrzeugen der Klasse L führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken. Um

die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge und den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten, sollen die für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten geltenden technischen Anforderungen und Umweltauflagen im Bereich der Typgenehmigung harmonisiert werden.

Als Folge der Anwendung des neuen, durch diese Verordnung eingerichteten Regelungssystems werden eine Reihe von Richtlinien betreffend die bisherigen Bauvorschriften, Bauteile und bestimmte Merkmale von Fahrzeugen der Kategorie L aufgehoben.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, besteht grundsätzlich kein nationaler Umsetzungsbedarf.

Per 02.03.2016

Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

- Inhalt:

Mit der neuen Verordnung (EU) Nr. 165/2014 soll das Fahrtenschreibersystem, insbesondere die Sicherheit des Systems, verbessert werden und Betrug und Manipulationen des Fahrtenschreibers reduziert werden. Ziele sind auch eine bessere Durchsetzung der Sozialvorschriften, die Verringerung unnötiger Verwaltungslasten sowie die Verbesserung der Kontrolle des Fahrtenschreibersystems.

Die neue Verordnung soll die strengere Einhaltung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten sicherstellen, die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen sowie die Arbeitsbedingungen der KraftfahrerInnen verbessern. Es soll ein Beitrag zu einem lauterem Wettbewerb zwischen Straßenverkehrsunternehmen geleistet werden. Wesentlichste Änderungen sind:

- Fernkommunikation vom Fahrtenschreiber zu Kontrollzwecken: Dadurch erhalten die Kontrollbehörden einige grundlegende Hinweise auf die Einhaltung der Vorschriften, bevor sie das Fahrzeug zur Straßenkontrolle anhalten. Unternehmen, die sich rechtmäßig verhalten, können so unnötige Straßenkontrollen vermeiden.
- Automatische Aufzeichnung des genauen Standorts durch GNSS-Anbindung (Globales Navigationssatellitensystem)
- Erhöhung der Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten: Durch die Stärkung des rechtlichen Rahmens für die Zulassung der Werkstätten, beispielsweise mit einem System regelmäßiger und unangekündigter Audits, kann die Vertrauenswürdigkeit der Werkstätten erhöht und das Risiko von Betrug und Manipulationen verringert werden.

- Mindestmaß an Harmonisierung der Sanktionen
 - Aus- und Fortbildung der Kontrollorgane: Die Verordnung verpflichtet die Mitgliedstaaten für eine angemessene Aus- und Fortbildung ihrer mit der Überprüfung des Kontrollgeräts beauftragten Kontrollorgane zu sorgen.
 - Einheitliche Verplombung der Fahrtenschreiberanlage
 - Eindeutige Definition von Begriffsbestimmungen
 - Änderung der Verordnung 561/2006 hinsichtlich Ausnahmen von den Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten und von der Kontrollgerätepflicht
 - Erweiterung der zulässigen Höchstentfernung vom Standort von 50 km auf 100 km in Art. 13 Abs. 1 Buchstaben d, f und p der VO (EG) Nr. 561/2006 (Art. 45 Z 2 lit. a; nationale Ausnahmen im KFG).
 - „Handwerkerregelung“: die Ausnahme für nicht-professionelle Fahrer bis zu einer Gewichtsgrenze von 7,5 t wird durch Verschiebung von Art. 13 in den Art. 3 von einer bisher fakultativen zu einer obligatorischen Ausnahme und der Umfang wird von 50 auf 100 km erweitert.
- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, besteht grundsätzlich kein nationaler Umsetzungsbedarf. Verweise im KFG auf die aufgehobene Verordnung werden zu gegebener Zeit an die neue Verordnung angepasst werden, da in Art. 47 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ohnehin ausdrücklich vorgesehen ist, dass Verweise auf die aufgehobene Verordnung als Verweise auf die neue Verordnung gelten.

Die Anpassung der geänderten Ausnahmen (Änderung der Verordnung (EG) Nr. 516/2006), welche im KFG – national – geregelt sind, ist durch eine KFG-Änderung, BGBl. I Nr. 87/2014, bereits erfolgt.

Per 13.06.2016

Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG

- Inhalt:

Die derzeit gültige Richtlinie stammt aus dem Jahr 2002 (RL 2002/30/EG). Ziel des neuen Vorschlags ist es, die Verfahren zur Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen an EU-Flughäfen zu verbessern und damit für mehr Klarheit und Transparenz zu sorgen und dem „ausgewogenen Ansatz“ stärker Rechnung zu tragen. Der Verordnungsvorschlag gilt für Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr. In Österreich ist der Flughafen Wien Schwechat umfasst.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten. Es ist geplant kleinere Anpassungen im Luftfahrtgesetz vorzunehmen.

Per 01.07.2015

Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG

- Inhalt:

Diese Verordnung stellt eine Einzelverordnung im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nach der Richtlinie 2007/46/EG dar. Durch diese Verordnung wird ein neues, verbessertes Prüfverfahren hinsichtlich der Lärmemissionen eingeführt, das die realen Fahrbedingungen stärker berücksichtigt. Außerdem werden die Geräuschpegelgrenzwerte stufenweise weiter gesenkt und auch die neuen strengeren Anforderungen an das Rollgeräusch von Kraftfahrzeugreifen berücksichtigt.

In der Verordnung ist auch vorgesehen, dass Fahrzeuge, die an sich ohne Lärmemissionen betrieben werden können (Hybridelektro- und reine Elektrofahrzeuge) ein bestimmtes Fahrzeug-Warnsysteme (Acoustic Vehicle Alerting System — AVAS), haben müssen, durch das andere Verkehrsteilnehmer, u. a. blinde und sehbehinderte Fußgänger sowie Radfahrer, davor gewarnt werden, dass sich ein Straßenfahrzeug nähert, sich in der Nähe befindet oder sich entfernt.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, besteht grundsätzlich kein nationaler Umsetzungsbedarf.

Per 18.09.2016

Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates

- Inhalt:

Die Richtlinie 96/98/EG über Schiffsausrüstung hat im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt die Nivellierung der Unterschiede bei der Umsetzung bzw. Anwendung internationaler Normen zum Gegenstand, indem für die Zertifizierung bestimmter Ausrüstungsgegenstände von Hochseeschiffen die Anwendung bestimmter Prüfverfahren vorgeschrieben wird. Die neue Richtlinie 2014/90/EU enthält gegenüber der aufzuhebenden Vorgängerregelung weitreichende Änderungen, wie zum Beispiel die Notwendigkeit eines Bevollmächtigten bei nicht in

der EU ansässigen Herstellern, die Neuregelung von Anforderungen an die Vergabe von Unteraufträgen durch benannte Stellen, die Regelung der Stichprobennahme durch Marktüberwachungsbehörden oder die vorgesehene Einrichtung eines europäischen Gremiums der Marktüberwachungsbehörden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Umsetzung ist durch eine Änderung der Schiffsausrüstungsverordnung, BGBl. II Nr. 139/1999, in der derzeit geltenden Fassung, vorgesehen.

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

Per 15.01.2016

Gewerblicher Rechtsschutz

Richtlinie (EU) 2015/2436 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2015 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Marken (Neufassung)

sowie

Verordnung (EU) 2015/2424 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2015 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 207/2009 des Rates über die Gemeinschaftsmarke (Neufassung)

- Inhalt:

Modernisierung und Anpassung des europäischen Markensystems an das Zeitalter des Internets durch Neufassung der Markenharmonisierungsrichtlinie und Änderung der Gemeinschaftsmarkenverordnung, wobei besonders auf eine verbesserte inhaltliche Abstimmung zwischen den beiden Rechtstexten geachtet und auch Angleichungen des Verfahrensrechts vorgenommen wurden. Die komplementäre Beziehung zwischen dem durch die Verordnung geschaffenen Markensystem der Union und den nationalen Markensystemen sollte ebenso sichergestellt werden wie die Aufrechterhaltung des Schutzes auf nationaler Ebene als attraktive Option zum Schutz in der gesamten Union.

- Sachstand:

Die Texte zum sogenannten „EU-Markenrechtspaket“ wurden in der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments vom 15. Dezember 2015 ohne Änderungen gegenüber den vom Rat in erster Lesung angenommenen Texten verabschiedet. Diese gelten damit gemäß Artikel 294 (7)(a) AEUV als formell angenommen. Die Veröffentlichung erfolgte in den Amtsblättern der Europäischen Union L 336 vom 23. Dezember 2015 (Richtlinie) sowie L 341 vom 24. Dezember 2015 (Verordnung). Die Richtlinie tritt gemäß Artikel 56 am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung, das ist der 15. Jänner 2016, in Kraft und wäre innerhalb von 36 Monaten ab dem Inkrafttreten umzusetzen (somit spätestens bis 14. Jänner 2019). Die Verordnung tritt 90 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, eine Vielzahl von Artikeln ist erst nach Ablauf von 18 Monaten ab dem 1. Inkrafttretenszeitpunkt anwendbar.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Novelle zum Markenschutzgesetz etwa Mitte 2017; erste koordinierende Gespräche mit den beteiligten Kreisen, sowie – im Hinblick auf harmonisiert umzusetzende, gleichlautende Bestimmungen in RL und VO - auch mit anderen MS und dem HABM (künftig: Europäisches Amt für geistiges Eigentum – EUIPO) nach Veröffentlichung im Amtsblatt geplant.

B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Januar 2016 – Juni 2017)

Einleitung

Das aktuelle Achtenmonatsprogramm wurde von den Niederlanden, der Slowakei und Malta erstellt.

Die Verfasser des Programms fordern ein grundlegendes Umdenken um die anstehenden Herausforderungen, insbesondere Sicherheit und Migration, bewältigen zu können. Auch sollte sich die Europäische Union darauf konzentrieren ein starkes Wirtschaftswachstum zu erzielen, da die Zeichen auf Erholung stehen.

Bei der Umsetzung des Programms werden die drei Vorträge der Bedeutung der Grundsätze einer besseren Rechtsetzung Rechnung tragen. Die Prinzipien der Subsidiarität, der Verhältnismäßigkeit, der Einfachheit, der Transparenz, der Kohärenz und der Grundrechte sollen uneingeschränkt geachtet werden.

Das Programm wurde in einem neuen Format vorgelegt. Wie die strategische Agenda ist es in fünf Bereiche untergliedert:

- I. Eine Union der Arbeitsplätze, des Wachstums und der Wettbewerbsfähigkeit
- II. Eine Union, die jeden ihrer Bürger befähigt und schützt
- III. Auf dem Weg zu einer Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimapolitik
- IV. Eine Union der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts
- V. Die Union als starker globaler Akteur

Für jeden dieser Bereiche werden die wichtigsten Dossiers und Themen aufgeführt, mit denen sich der Rat in diesem Zeitraum befassen muss. Jeder Abschnitt des Programms kann die Arbeit von verschiedenen Ratsformationen betreffen. Gemäß den Verfassern ist es einsetzbar und soll einen Rahmen für die Organisation und die Planung der Arbeit des Rates in den nächsten achtzehn Monaten bieten.

Lediglich die Unterabschnitte Binnenmarkt und Investition in die Zukunft in Abschnitt I enthalten Themen, für die das bmvit federführend zuständig ist.

Binnenmarkt

Der Binnenmarkt ist der bedeutendste Erfolg der Union und das wirksamste Instrument für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Vertiefung des Binnenmarktes muss insbesondere in den Bereichen digitale Wirtschaft und Dienstleistungen Vorrang genießen. Die Durchsetzung, die Umsetzung, die Vereinfachung und die Kohärenz der bestehenden Instrumente stehen ebenfalls weit oben auf der Agenda. Nach der Veröffentlichung der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt wird die Arbeit zu ihren wichtigsten Elementen vorangebracht, wobei besonderes Augenmerk auf die Reform des Rahmens für die elektronische Kommunikation, die Überarbeitung der Vorschriften für audiovisuelle Medien und des Urheberrechts, die Regeln für den grenzüberschreitenden elektronischen Handel, elektronische Behördendienste sowie die digitale Wirtschaft, Startup Unternehmen und KMU gerichtet wird.

Betreffend die Zuständigkeit des BMVIT umfasst dieser Schwerpunktbereich folgendes:

- **Initiativen, die aus dem Paket "Digitaler Binnenmarkt" hervorgehen, einschließlich jener in den Bereichen Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationen, Urheberrecht und Übertragbarkeit, Geoblocking, digitale Verträge, audiovisuelle Medien und elektronischer Geschäftsverkehr, Kabel- und Satellitenrichtlinie und Zusammenarbeit im Verbraucherschutz**

Siehe dazu die Ausführungen zum EK Arbeitsprogramm.

- **Abschluss der Überprüfung der Großkunden-Roamingmärkte:**

Aufgrund der derzeit bestehenden massiven Schieflagen im Bereich der Großkunden-Roamingmärkte (zwischen Unternehmen verrechnete Gebühren für die Zustellung von Anrufen/Daten) ist es eine Voraussetzung für die für Juni 2017 geplante Abschaffung der Roaminggebühren, dass in diesem Bereich eine wirksame Beseitigung der Schieflagen erfolgt. Österreich ist daran in besonderem Maße interessiert.

Investitionen in die Zukunft

Der Unionshaushalt, einschließlich des Europäischen Struktur- und Investitionsfonds, ist das wichtigste Investitionsinstrument der Union. Im Rahmen des laufenden mehrjährigen Finanzrahmens werden sektorbezogene Programme durchgeführt. Zu diesen gehören Investitionsinstrumente für Infrastruktur, Technologie und Forschung wie die Fazilität "Connecting Europe" oder das Programm Horizont 2020. Gleichzeitig wird der Regelungsrahmen für diese Sektoren bewertet und weiter verbessert. Verkehr, Logistik und Mobilität sind für eine starke europäische Wirtschaft und eine dynamische Gesellschaft unerlässlich. Der Dreivorsitz wird seinen Schwerpunkt darauf legen, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Verkehrssektors aufrechtzuerhalten und zu verstärken, um die regionale und globale Vernetzung zu verbessern, Arbeitsplätze zu schaffen und Wachstum zu fördern. Der Rat wird darauf hinarbeiten, dass die Kohäsionspolitik den größtmöglichen Beitrag zu Wachstum und mehr Arbeitsplätzen leistet. Investitionen in Humankapital, Bildung und Qualifikationen, Leistung und Innovation, die für eine wettbewerbsfähige wissensbasierte Wirtschaft von grundlegender Bedeutung sind, werden ebenfalls Vorrang genießen.

Betreffend die Zuständigkeit des bmvit umfasst dieser Schwerpunktbereich folgendes:

- **Durchführung der Fazilität "Connecting Europe" und des TEN-V-Programms**

Für die EU-Finanzperiode 2014-2020 wurde die bis dahin geltende TEN-Finanzierungsverordnung durch die Verordnung betreffend die **Connecting Europe Fazilität** (CEF-Verordnung) ersetzt. Die CEF-Verordnung wurde am 11. Dezember 2013 vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet und am 20. Dezember 2013 im Amtsblatt der Europäischen Union kundgemacht (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129ff). Sie bezieht sich neben Energie und Telekom vor allem auf den Bereich Verkehr. Österreich hatte in diesem Zusammenhang stets eine hohe Dotierung der CEF-Mittel Verkehr im EU-Haushalt unterstützt.

Von österreichischer Seite konnten im Verkehrsbereich effektive EU-Zuschüsse für große österreichische Schienenvorhaben im Rahmen der TEN-Kernnetzkorridore erreicht werden.

Bei dem im Herbst 2014 gestarteten CEF-Förderaufruf (Einreichfrist bis 3. März 2015) bildeten Schienenprojekte den Schwerpunkt der österreichischen Anträge. Es ist gelungen im Rahmen der Connecting Europe Fazilität für den Zeitraum bis 2019 EU-Zuschüsse in Höhe von insgesamt rund 686 Mio. € für Österreich betreffende Verkehrsvorhaben zu erhalten, die zu rund 95% den Schieneninfrastrukturbereich (insb. Brenner Basistunnel und Koralmbahn) betreffen.

Österreich sieht in der **Umsetzung von TEN-V** einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und Österreichs und zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen. Das österreichische Investitionsprogramm in die Verkehrsinfrastruktur liefert den erforderlichen Beitrag zur Realisierung des TEN-V in Österreich. Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Rahmenplan der ÖBB 2016-2021 sind z.B. die Finanzierungsgrundlagen für die Umsetzung des TEN-V Kernnetzes auf der Schiene in Österreich geschaffen.

Im Rahmen der Kernnetzkorridore sind Korridorforen und Arbeitsgruppen eingerichtet, die unter der Leitung der europäischen Koordinatoren für die erforderliche internationale Abstimmung Sorge tragen. Für 2016 sind jeweils 3 Korridorforen vorgesehen. Das bmvit beteiligt sich aktiv an den Arbeiten und Sitzungen zu den Korridorforen und entsprechenden Arbeitsgruppen und sieht darin ein wertvolles Instrument der Koordination. Im Rahmen des Skandinavisch-Mediterranen Korridors bildet die Brenner – Korridor Plattform einen Schwerpunkt für Österreich.

Von 20. bis 22. Juni 2016 veranstaltet die Kommission die TEN-T Days in Rotterdam, wo Perspektiven der Umsetzung der TEN-V öffentlich präsentiert und diskutiert werden.

- **Verordnung zu Hafendiensten**

Da der Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags der EK nur die Seehäfen des TEN-Netzes umfasst, ist Österreich von diesem Dossier nicht direkt betroffen. Liberalisierungsschritte, die Dienstleistungen im Verkehrsbereich betreffen, sind allerdings grundsätzlich nicht unproblematisch und sollten aufgrund ihrer horizontalen Bedeutung behutsam und unter Abwägung der unterschiedlichen Interessenslagen aller Beteiligten unternommen werden.

- **Folgemaßnahmen zur Eignungsprüfung des Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in der EU**

Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen Fahrgastschiffe, die im Seeverkehr eingesetzt werden und sind daher aufgrund der Schließung des österreichischen Seeschiffverkehrsregisters für Österreich nur indirekt von Bedeutung. Sofern die Sicherheitsaspekte gewahrt bleiben, bestehen keine Einwände gegen eine Vereinfachung und Straffung des bestehenden Rechtsrahmens.

- **Überprüfung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen**

Die Richtlinie 2000/59/EG gilt nur für Seehäfen und ist daher für das Binnenland Österreich nicht von inhaltlicher Relevanz. Die Zielsetzung der Richtlinie, zu einer Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs beizutragen, ist allerdings grundsätzlich zu unterstützen.

- **Paket zum einheitlichen europäischen Luftraum (SES II +), Zeitnischenverordnung, Fluggastrechtsverordnung, neue Strategie zur Flugsicherheit, einschließlich der Überarbeitung der Verordnung über die Europäische Agentur für Flugsicherheit und eines Rahmens für ferngesteuerte Flugsysteme, und Verhandlungsmandate für Luftverkehrsabkommen**

Am 07. Dezember 2015 hat die Europäische Kommission (EK) eine neue Luftfahrtstrategie für Europa beschlossen. Das wesentliche Ziel dabei ist die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs sowie der Erhalt einer Führungsrolle für die Europäische Luftfahrt. Das will man vor allem mit der Erschließung neuer Wachstumsmärkte erreichen. So ist etwa geplant, eine Reihe neuer Luftverkehrsabkommen mit wichtigen Ländern und Regionen abzuschließen und so den europäischen Unternehmen neue Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen. Daneben will man die europäischen Engpässe bei Kapazität und Anbindung verbessern. Dabei spielt die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums (SES) eine wesentliche Rolle. Eine wichtige Triebfeder für die Wettbewerbsfähigkeit Europas sind naturgemäß die Bereiche Innovation und Digitalisierung. Besonderes Augenmerk wird auf das Thema Drohnen gelegt. Geplant ist eine europäische Rahmenregelung. Ebenfalls ist vorgesehen bis zum Jahr 2020 jährlich 430 Mio. EUR in das Forschungsprogramm zum Flugverkehrsmanagement SESA zu investieren und damit potenziell mehr als 300.000 neue Arbeitsplätze schaffen¹. Der Sicherung der Passagierrechte sowie der Sicherstellung der Rechte von ArbeitnehmerInnen wird eine hohe Bedeutung beigemessen.

1. Themenbereiche

Folgende konkrete Vorschläge wurden bereits vorgelegt:

A) Mitteilung einer Luftfahrtstrategie für Europa

B)

Diese Mitteilung stellt den Rahmen der Strategie dar und gibt einen Überblick über alle geplanten Maßnahmen.

Safety/Security:

- Überarbeitung der Verordnung 216/2008 (EASA): geplant ist u.a. die Schaffung einer europäischen Regelung für Drohnen (RPAS) sowie eine Erweiterung und Neufassung von Kompetenzen für die EASA (etwa Security)
- Weiterarbeit an der Komplettierung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single Sky) auch vor dem Hintergrund von Umwelt- und Forschungsaspekten

¹ Zahlen und Informationen aus der Pressemeldung der DG Move vom 07. Dezember 2015

Externe Beziehungen:

- Mandate mit dem Ziel des Abschlusses eines Luftverkehrsabkommens mit den Golfstaaten, China, Saudi-Arabien, Bahrain, Kuwait, Katar, ASEAN, Türkei, Oman, Mexiko und Armenien.
- Bilaterale Safety Abkommen mit Staaten, die luftfahrttechnische Erzeugnisse herstellen wie etwa China und Japan

Wettbewerb:

- Leitlinien in Bezug auf die Umsetzung der Eigentums- und Kontrollregelungen gemäß der VO 1008/2008
- Maßnahmen zur Bekämpfung unfairer Wettbewerbspraktiken von Drittstaaten (evt. Überarbeitung der VO 868/2008)
- Stärkung der Konnektivität (Evaluierung von Gemeindienstleistungen, Luftverkehrssteuern und Abgaben)
- Erarbeitung von Textteilen zu fairem Wettbewerb

Soziales / Konsumenten:

- Verstärkung des Sozialen Dialoges in der Luftfahrt
- Leitlinien in Bezug auf anwendbares Arbeitsrecht und das zuständige Gericht
- Stärkung der Passagierrechte

Österreich begrüßt die Initiative und steht den Ankündigungen der EK sehr positiv gegenüber.

C) Mandate für wichtige Länder und Regionen der Welt

Damit die EK Verhandlungen im Namen der Europäischen Union führen kann, bedarf es einer Bevollmächtigung durch den Rat. Die Entwürfe für einen Ratsbeschluss zur Eröffnung von Verhandlungen wurden von der EK ebenfalls am 07. Dezember vorgelegt und zwar für die folgenden Regionen/Länder: *sechs Golfstaaten, Armenien, Türkei, ASEAN und China.*

Österreich unterstützt prinzipiell die Idee europäischer Luftfahrtabkommen.

D) Neufassung der EASA Verordnung (216/2008)

Die Neufassung verfolgt drei Schwerpunkte. Zum einen will man die bestehenden Ressourcen und den Informationsaustausch zwischen den einzelnen MS und der EASA besser nützen. Geplant sind etwa eine „Toolbox“ zur Bündelung und zum Austausch von Ressourcen zwischen den nationalen Behörden und der EASA; die Schaffung eines Rahmens zur Übertragung von Zuständigkeiten, ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifikation von Inspektoren etc.

Ein weiterer Schwerpunkt umfasst die Beseitigung von Inkonsistenzen und Lücken im Regelungsbereich. Konkret genannt sind die Verflechtungen zwischen Safety Regulationen und anderen Bereichen der Luftfahrt wie Security und Umwelt. Das Thema Cybersecurity sowie das Thema Chemikalien fallen darunter. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Schaffung eines Rahmens für unbemannte Flugobjekte (Drohnen). Vorgaben für Umweltzertifikate sind ebenfalls umfasst. Ein dritter Schwerpunkt befasst sich mit der

Verbesserung der EASA Verwaltungsvorschriften. Dazu gehören etwa die Schaffung eines neuen Exekutivrates, der das EASA Managementboard unterstützt, neue Formen von Einnahmen wie Zuschüsse und Streckengebühren sowie die verstärkte Nutzung der EASA Expertise in den Bereichen Security, Umwelt, Forschung, Training und SES.

Österreich sieht die Anhäufung von einer Vielzahl an Zuständigkeiten bei der EASA sehr skeptisch.

2. Weitere Vorgangsweise

Die niederländische Präsidentschaft wird ihren Schwerpunkt auf die EASA Verordnung legen. Im Juni-Rat ist zur EASA Verordnung eine allgemeine Ausrichtung bzw. ein Fortschrittsbericht geplant.

Österreich steht der Ankündigung NL positiv gegenüber.

• Rasche Annahme des Vierten Eisenbahnpakets

Die technische Säule (Interoperabilität, Eisenbahnsicherheit und Eisenbahnagentur) ist bereits in 2. Lesung angenommen (formal fehlt nur mehr der Plenarbeschluss des EP, der voraussichtlich im Jänner 2016 erfolgen wird).

Die marktrelevante Säule (Handhabung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienste/PSO und Organisation der Eisenbahnunternehmen/Governance) befindet sich derzeit in informellen Trilogverhandlungen mit dem EP. Der Rat hat jedenfalls eine politische Einigung dazu erzielt. Diese entspricht auch der österreichischen Position:

- Möglichkeit der Aufrechterhaltung vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen (Holding),
- Beschränkung der strikten Unabhängigkeit zwischen Infrastruktur und Betrieb auf die essenziellen Funktionen des Trassenmanagements,
- Berücksichtigung eines integrierten Taktfahrplanes beim Netzzugang,
- Möglichkeit der Direktvergabe von gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienstleistungen unter Anwendung von Leistungskriterien,
- keine Verpflichtung zur Verfügungsstellung von Rollmaterial bei Betreiberwechsel durch die Kommunen,
- ausreichende Übergangsfristen.

Die NL-Präsidentschaft will diesen Teil bis spätestens Ende ihres Vorsitzes im Juni 2016 abschließen. Das Paket könnte dann zur Gänze in Kraft treten (Veröffentlichung im Amtsblatt der EU).

- **Folgemaßnahmen zur anstehenden Weltraumstrategie für Europa und Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der EU und der Europäischen Weltraumorganisation**

- **Hintergrund:**

Auf Basis des Rahmenabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Raumfahrtagentur ESA aus dem Jahr 2004 haben mittlerweile insgesamt 8 gemeinsame "Weltraumräte" von EU und ESA stattgefunden; die letzte Tagung erfolgte jedoch bereits 2011. Eine Reihe von Mitgliedsstaaten – auch Österreich - sind daher immer wieder für die Belebung des Weltraumrates als gemeinsames Gremium zwischen EK/EU und ESA zur Diskussion der Europäischen Weltraumpolitik eingetreten.

Luxemburg informierte beim EU-Rat "Wettbewerbsfähigkeit" am 1. Oktober 2015 über die geplante Abhaltung einer informellen Tagung des "Weltraumrates" in Brüssel am 30. November 2015, in dem Schlussfolgerungen der Präsidentschaft zu einem überarbeitenden Prozedere zur Abhaltung von Weltraumräten vorgelegt werden sollten. Nach andauernden Widerständen der EK wurde schlussendlich ein informelles und stark verkürztes Format vorgeschlagen: Abhaltung in der Ständigen Vertretung Luxemburgs

- **Stand Beziehungen zwischen der EU und der Europäischen Weltraumorganisation**

Im Rahmen des informellen Treffens der für Raumfahrt zuständigen Minister von EU und ESA unter Vorsitz von Luxemburg und Schweiz am 30. November 2015 wurden in zwei-Tischrunden folgende Themenkomplexe erörtert, die anhand eines Hintergrundpapiers der Vorsitze näher dargestellt wurden:

1. Künftige Entwicklung des "Weltraumrates"
2. Institutioneller Trägermarkt
3. Förderung der Nutzung raumfahrtbasierter Daten und Systeme in öffentlichen Politiken

Die Mitgliedsstaaten sprachen sich dabei überwiegend für eine starke europäische Raumfahrtspolitik und eine verbesserte Zusammenarbeit der Beteiligten in einem gemeinsamen Forum aus, betonten die Notwendigkeit der Sicherstellung des Zugangs Europas ins All und forderten die Forcierung der Nutzung raumfahrtbasierter Systeme und Dienste zum Nutzen aller Beteiligten; insb. auch durch die Schaffung von Pilotinitiativen, die in den Bereichen Klimawandel und Migration angesiedelt sein könnten.

Die Ergebnisse der Debatte wurden in einem informellen Schreiben der Vorsitze zusammengefasst, das als Grundlage für die weiteren Arbeiten dienen soll.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich tritt für eine bessere Kooperation der Beteiligten ein. Das Rahmenabkommen stelle eine geeignete Rechtsgrundlage dar, die Initiative von Luxemburg und Schweiz wird begrüßt. Eine bessere Koordination der Arbeiten könnte auch dadurch begünstigt werden, die Sitzung des Rates durch eine regelmäßig tagende Gruppe auf "Senior Expert Level" vorzubereiten. Europa benötigt jedenfalls eine langfristige Raumfahrtstrategie im internationalen

Wettbewerb, um die Flaggschiffprogramme Galileo und Copernicus zu vervollständigen und auf den Umstand Rücksicht zu nehmen, dass die ISS schon lange operativ ist und ihrem Nutzungsende entgegengeht. Daher braucht es ein geeignetes Forum, um die entscheidende Frage gemeinsam zu erörtern, nämlich welche langfristigen Ziele Europa in der Raumfahrt erreichen will.

- **Stand Space Surveillance and Tracking**

Im Jahr 2016 geht die Aufbauphase des European SST Support Framework weiter. Derzeit haben sich 5 Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und England) zu einem Konsortium zusammengeschlossen. Eine Beteiligung von weiteren Staaten wird diskutiert. Österreich (Satellitenstation bzw. Observatorium Graz-Lustbühel) ist in Form eines Subvertrages mit Deutschland beteiligt. Frühestens 2018 ist mit einem ersten Betrieb zu rechnen.

- **Stand Copernicus**

Das EU-Leitprogramm Copernicus steht am Anfang seiner Betriebsphase. Für die Nutzung und Durchführung bedarf es weiterer Arbeiten. Es muss sichergestellt werden, dass diese Programme für Politik und Bürger der Union von größtmöglichem Nutzen sind. Zu diesem Zweck könnte eine Diskussion weitergeführt werden. Die von Copernicus zur Verfügung gestellten Dienste umfassen folgende Themenbereiche: Landüberwachung, Überwachung der Meeresumwelt, Überwachung der Atmosphäre, Katastrophen- und Krisenmanagement, Überwachung des Klimawandels und Sicherheitsdienste. Das Arbeitsprogramm 2016 zu Copernicus wurde am 7. Dezember 2015 angenommen.

Wichtige Daten (Stand 19.1.2016):*Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie:*

26. Mai 2016: Telekommunikation
14. April 2016: Informeller Rat Umwelt & Verkehr
7. Juni 2016: Verkehr
15./16. September 2016: Informeller Rat Verkehr
14. Oktober 2016: Verkehr
1. Dezember 2016: Verkehr
2. Dezember 2016: Telekommunikation

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

27./28. Jänner 2016: Informeller Rat WBF
29. Februar 2016: Rat WBF
26/27. Mai 2016: Rat WBF
17./18./19. Juli 2016: Informeller Rat WBF
29./30. September 2016: Rat WBF
28./29. November 2016: Rat WBF