



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

IV-120 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates



Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 25. April 2018

Beratungen des EU-Ausschusses des Bundesrates

(Auszugsweise Darstellung)

Mittwoch, 25. April 2018

Tagesordnung

1. COM(2017) 653 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
(2381/EU XXVI.GP)

Hingewiesen wird auf die Gemeinsame Länderstellungnahme vom 19. Januar 2018.
2. COM(2017) 647 final
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt
(161/EU XXVI.GP)

Hingewiesen wird auf die Gemeinsame Länderstellungnahme vom 19. Januar 2018.
3. COM(2018) 147 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung von Vorschriften für die Unternehmensbesteuerung einer signifikanten digitalen Präsenz
(15707/EU XXVI.GP)
4. COM(2018) 148 final
Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zum gemeinsamen System einer Digitalsteuer auf Erträge aus der Erbringung bestimmter digitaler Dienstleistungen
(15857/EU XXVI.GP)

Die Tagesordnungspunkte 3 und 4 wurden unter einem verhandelt.

Am Beginn der Sitzung berichtete **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (ÖVP/V)** über jüngst eingelangte Dokumente:

Vorschläge der Kommission für Gesetzgebungsakte:

- Maßnahmenpaket der Kommission zu notleidenden Krediten
und
- Vorschlag für eine Richtlinie über unlautere Handelspraktiken in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Lebensmittelversorgungskette.

Den Ausschussmitgliedern standen folgende ExpertInnen zur Verfügung:

- Mag.a Savina Kalanj (BM f. Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz)
- Mag. a Bettina Huber (BM f. Verkehr, Innovation und Technologie)
- Dr. Michael Kuttin (BM f. Finanzen)
- Birgit Hebenstreit, MSc (BM f. Finanzen)
- Dr.in Claudia Anselmi (Wirtschaftskammer Österreich)
- Mag.a Victoria Oeser (Wirtschaftskammer Österreich)
- MMag.a Doris Artner-Severin (Arbeiterkammer)

Sauberer und energieeffizienter Verkehr

Der EU-Ausschuss des Bundesrats sprach sich in seiner Sitzung dezidiert gegen die völlige Öffnung des nationalen Marktes im Bereich des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs aus. Damit kämen die heimischen VerkehrsunternehmerInnen und die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben unter Druck, so die Sorge. Auch die Vorschläge der EU-Kommission zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge stieß auf wenig Gegenliebe, obwohl die Ziele zur CO₂-Reduktion durchaus unterstützt werden. Die Vorgaben seien jedoch kaum machbar, man müsse den Ländern und Gemeinden einen realistischen Zeitraum und machbare Ziele setzen, sagte **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (ÖVP/V)**. **Michael Lindner (SPÖ/O)** unterstrich seinerseits die Notwendigkeit, dass die EU bei der CO₂-Reduktion eine Vorreiterrolle spielen sollte, seiner Meinung nach sollten aber die Investitionen in die Infrastruktur nicht in die Schulden eingerechnet werden. Der EU-Ausschuss schickte daher **einstimmig zwei kritische Mitteilungen an die EU-Institutionen**.

Die Vorschläge der EU-Kommission sind Teil eines Legislativpaketes, das auf die Reduktion der CO₂-Emissionen abzielt und die Nutzung von elektrischen Straßenfahrzeugen fördern soll. Bereits in der Sitzung vom 4. April 2018 äußerten die Ausschussmitglieder Bedenken zu den vorliegenden EU-Dokumenten. Auch liegen seitens der Länder gemeinsame kritische Stellungnahmen vor.

Mit der **Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive)** will die EU bei öffentlichen Ausschreibungsverfahren der Nachfrage und der weiteren Verwirklichung sauberer Mobilitätslösungen verstärkt Impulse geben. Da die öffentliche Beschaffung als starker Nachfrageanreiz für die Industrie angesehen wird, sollen daher nun auch alle öffentlichen Auftraggeber – also Bund, Länder und Gemeinden - im Bereich der Vergaberichtlinien vom Anwendungsbereich der neuen Richtlinie erfasst werden. Neben dem Kauf wird gemäß dem Entwurf auch die Miete, das Leasing und der Ratenkauf von Straßenfahrzeugen erfasst. Ferner sollen bestimmte Erbringer öffentlicher Dienstleistungen - insbesondere der öffentliche Verkehr, aber etwa auch die Müllabfuhr etc. - den Verpflichtungen der Richtlinie unterliegen. Außerdem wird eine einheitliche Definition des Begriffs "sauberes Straßenfahrzeug" für bestimmte Fahrzeugklassen vorgeschlagen.

Als Ziele der CO₂-Reduktion für die Neubeschaffung nennt die EU-Kommission im Bereich der Pkw und Lkw (bis 3,5 t) 35% bis 2025; für Busse sind 50% bis 2025 und 75% bis 2030 vorgesehen, für schwere Lkw ab 2025 10% und ab 2030 15%.

Die österreichischen Bedenken betreffen nicht nur den Zeitplan und die Kosten, seitens des Infrastrukturministeriums wird auch kritisch festgehalten, dass die Richtlinie im Gegensatz zu anderen EU-Vorschriften nicht technologieneutral, sondern im Hinblick auf die Technologien sehr eng gefasst ist. **Bundesrat Ferdinand Tiefnig (ÖVP/O)** befürchtet, dass die verschiedenen Energieformen in den Städten dann oft nicht kompatibel sein könnten. Wie **Bundesrat Wolfgang Beer (SPÖ/W)** erfuhr, ist der Schiffsverkehr vom Entwurf nicht betroffen.

In seiner **Mitteilung an die EU-Institutionen** nennt der EU-Ausschuss die Ziele des Kommissionsvorschlags als überschießend. Zudem seien vor allem für Busse und schwere Lkw nur vereinzelt elektrische Modelle, bzw. lediglich Prototypen am Markt erhältlich, was die Erreichung der Vorgaben weiter erschweren würde. Außerdem seien die Anschaffungskosten zur Erreichung der vorgeschriebenen Quoten enorm und unverhältnismäßig. Die Bundesrätinnen und Bundesräte halten einen Spielraum der Mitgliedstaaten bei der Festsetzung der Ziele des Mobilitätspakets für unabdinglich. Kritik

hagelte es zudem an den von der Kommission geplanten delegierten Rechtsakten, da damit relativ kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen für die Beschaffungen zu befürchten sind.

Auf breite Ablehnung des Ausschusses stieß der Vorschlag der Kommission zu einer **Verordnung über den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr**, mit der die Entwicklung von Fernbusverbindungen in ganz Europa und die Eröffnung von Alternativen zur Nutzung privater Pkw gefördert werden soll. Die Kommission hat diesen Schritt in Richtung Liberalisierung vorgelegt, weil sie zu viele Hindernisse auf nationalen Märkten ortet. Der Vorschlag ist Teil des zweiten Mobilitätspakets, das laut Kommission darauf abzielt, eine Führungsrolle bei der Bekämpfung des Klimawandels zu übernehmen.

Die im Entwurf vorgesehene völlige Liberalisierung der Kabotage im Linienverkehr mit eigenen Verfahrensvorschriften lehnt der Bundesrat unisono mit Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer strikt ab, wie in der **Mitteilung** festgehalten wird. Laut Kommissionsvorschlag soll Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden können und nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der EU-Verordnung genehmigt werden müssen. Ein diesbezüglicher Antrag könnte demnach nur mehr aus Kapazitätsgründen verweigert werden. Das käme nach Ansicht der LändervertreterInnen einer Aushebelung des Kraftfahrlineiengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz gleich, argumentieren die Ausschussmitglieder. Die EU-Pläne würden vor allem für regionale Betreiber im grenznahen Gebiet zu großen Problemen führen, meinte dazu **Peter Samt (FPÖ/St)**. Die derzeitige Rechtslage erlaubt demgegenüber Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr und diese muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach eigenen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden.

Ebenfalls nicht nachvollziehen kann man die Liberalisierung der Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie. Hier entscheidet die Genehmigungsbehörde, das ist die Behörde jenes Mitgliedstaats, in dem sich der Ausgangspunkt der Linie befindet.

Auf wenig Gegenliebe stößt zudem die Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle. Diese soll eine unabhängige Behörde mit Sanktionsbefugnis gegenüber mitbeteiligten Behörden, Busterminalbetreibern und Antragstellern sein und über Beschwerden bezüglich des Zugangs zu Busterminals entscheiden. Diese Entscheidungen wären verbindlich und mittels Sanktionen durchsetzbar.

Besteuerung digitaler Unternehmen

Die EU will der Steuervermeidung verstärkt den Kampf ansagen und für eine faire Besteuerung sorgen. Sie hat dabei vor allem jene Unternehmen im Visier, die – wie Google, Facebook und Amazon - in erster Linie digitale Dienstleistungen erbringen, ohne in einem Land auch wirklich physisch präsent zu sein. Diese Firmen werden von den derzeit geltenden internationalen Steuervorschriften nur unzureichend erfasst, da diese für traditionelle Unternehmen konzipiert sind.

Mit ihren zwei Legislativvorschlägen für eine Digitalsteuer als Übergangslösung bzw. zur Neugestaltung der Körperschaftssteuer als langfristige Lösung schlägt die EU-Kommission nun Maßnahmen vor, die sicherstellen sollen, dass digitale Großunternehmen einen gerechten Steueranteil tragen. Sie will damit international eine Vorreiterrolle spielen und zeigen, was man machen kann.

Unter anderem wird der Betriebsstättenbegriff auf virtuelle Plattformen ausgedehnt und somit neu definiert. Je nachdem, wo durch die Nutzung digitaler Dienste Gewinne erwirtschaftet werden, würde die Steuer schlagend und käme dem jeweiligen Staat zugute. Der EU-Ausschuss des Bundesrats begrüßt diese Initiativen grundsätzlich und folgte nicht den Bedenken, die seitens der Wirtschaftskammer vorgebracht wurden. Die LändervertreterInnen gehen davon aus, dass damit Wettbewerbsnachteile für traditionelle und kleinere Unternehmen beseitigt würden.

Seitens des Finanzministeriums (BMF) steht man dem Vorhaben ebenfalls positiv gegenüber. Bislang hätten internationale Steuervorschriften nur auf die physische Präsenz von Unternehmen in einem Land abgestellt. Geschäftsmodelle, die auf immateriellen Werten wie Daten und Wissen basieren, umfassen sie nicht, so das BMF. Eine gemeinsame EU-Steuerregelung für digitalen Dienstleistungen sei daher sinnvoll, selbst wenn sie womöglich eine Änderung von Österreichs Doppelbesteuerungsabkommen erforderlich mache.

Angesichts des weltweiten Booms von Digitalunternehmen, deren Geschäftstätigkeiten auf immateriellen Vermögenswerten beruhen und aus der Ferne betrieben werden können, sieht die Europäische Kommission Handlungsbedarf. Social-Media-Unternehmen, Kooperationsplattformen und Anbieter von Online-Inhalten würden zwar maßgeblich zum Wirtschaftswachstum beitragen, müssten aber zur Sicherstellung der öffentlichen Einnahmen in den EU-Staaten entsprechende Steuerleistungen erbringen. Das sei maßgeblich für einen funktionierenden Binnenmarkt, so die Kommission, die auch kritisiert, dass digitale Unternehmen durchschnittlich nur halb so viel Steuern zahlen wie traditionelle Betriebe. Mittlerweile seien bereits neun der zwanzig führenden börsennotierten Unternehmen im Online-Bereich tätig, gegenüber einem von zwanzig vor zehn Jahren.

Da sich die internationalen Fortschritte zur Besteuerung der Online-Wirtschaft laut Kommission zögerlich gestalten, hat sie mit den vorgeschlagenen Steueranpassungen das Heft nun selbst in die Hand genommen. Den Mitgliedstaaten empfiehlt sie, die Unionsvorgaben auch in Doppelbesteuerungsabkommen mit Drittländern einfließen zu lassen.

Mittels einer Übergangssteuer, vulgo **Digitalsteuer**, will die Kommission möglichst bald die wichtigsten nicht besteuerten digitalen Tätigkeiten in einem einheitlichen Regelwerk erfassen, um einen Wildwuchs nationaler Maßnahmen im Binnenmarkt zu verhindern.

Wie der **Vertreter des Finanzministeriums** erläuterte, ist diese kurzfristige Lösung auf große Konzerne zugeschnitten. Es handle sich dabei in erster Linie um eine Werbeabgabe, die eine Gleichstellung digitaler Unternehmen mit traditionellen Unternehmen bringe und damit gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherstelle. Besteuert würde nicht der Gewinn, sondern die Bruttoeinnahmen.

Konkret ist vorgesehen, dass Umsätze aus der Internetwerbung, wie zum Beispiel die Zurverfügungstellung von online-Werbeflächen für NutzerInnen, besteuert werden, und zwar dort, wo der Computer steht, wenn das Geschäft getätigt wird. Auch digitale Interaktionen zum Verkauf von Gegenständen und Dienstleistungen würden besteuert, nicht allerdings klassische Internetleistungen wie Streaming-Dienste. Die Mitgliedstaaten würden zudem aus Geschäften wie dem Verkauf von Daten, die Rückschlüsse auf das Nutzerverhalten zulassen, direkte Steuereinnahmen erhalten. Voraussetzung ist in allen Bereichen, dass ein Online-Unternehmen jährlich weltweit einen Gesamtumsatz von mindestens 750 Mio. € generiert, beziehungsweise EU-weit mindestens 50 Mio. €. Kleinere Start-up-Unternehmen würden somit nicht belastet. Als Digitalsteuersatz sind im Kommissionsentwurf 3% der steuerbaren Erträge festgelegt.

Gerechnet wird mit etwa 5 Mrd. € Steuereinnahmen pro Jahr für die EU-Mitgliedsländer, das heißt, die Steuern würden nicht in die EU fließen, sondern kämen den einzelnen Mitgliedstaaten zugute.

Langfristig schlägt die Kommission eine **Überarbeitung der Körperschaftsteuervorschriften** vor. Dadurch wären Gewinne dort zu registrieren und zu besteuern, wo digitale Interaktionen in beträchtlichem Ausmaß zwischen NutzerInnen und Unternehmen erfolgen (signifikante digitale Präsenz, SDP). Die Ansässigkeit eines Unternehmens ist demnach für seine Steuerpflicht nicht mehr relevant, vielmehr geht die Kommission von einer digitalen Präsenz in einem Mitgliedstaat aus, wenn dort die jährlichen Erträge 7 Mio. € überschreiten. Als weitere Faktoren der Besteuerung eines Online-Unternehmens werden mehr als 100.000 NutzerInnen pro Steuerjahr sowie der Abschluss von über 3.000 Geschäftsverträgen in einem Mitgliedstaat genannt.

Ziel der Digitalsteuer ist neben der Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen und sozialer Gerechtigkeit auch der Kampf gegen aggressive Steuerplanung. So sollen Lücken in internationalen Steuervorschriften geschlossen werden, wenn sie digitalen Unternehmen Möglichkeiten bieten, die Steuer in einem Land, in dem ihre Geschäfte Wertschöpfung erzielen, zu umgehen. Seitens des Finanzministeriums wird diese Lösung - auch wenn es noch einige Zeit bis zur Realisierung dauern wird - deshalb begrüßt, weil sie in das System der Körperschaftssteuer passt.

Seitens der Bundesrätinnen und Bundesräte gab es dazu ein positives Echo. Man müsse jetzt handeln, meinte etwa **Michael Lindner (SPÖ/O)**, und **Ausschussvorsitzender Edgar Mayer (ÖVP/V)** hob in diesem Zusammenhang insbesondere den notwendigen Schutz für kleine und mittlere Unternehmen hervor. Mayer zeigte sich zuversichtlich, dass einige offene Fragen, wie sie etwa von den Bundesräten **Günther Novak (SPÖ/K)** und **Ferdinand Tiefnig (ÖVP/O)** angesprochen wurden, vom österreichischen Ratsvorsitz eingebracht werden. So hatte Novak die Befürchtung geäußert, dass die Bestimmungen für Betriebe etwa zu kompliziert ausfallen könnten, Tiefnig warf ein, dass europäische Unternehmen gegenüber internationalen Konzernen benachteiligt sein könnten.

Völlig gegen die vorliegenden Besteuerungspläne sprach sich die **Wirtschaftskammer** aus. Die zwei Legislativvorschläge würden auf den 15-Punkte-Aktionsplan der OECD gegen die Gewinnverschiebung basieren, warf die Wirtschaftsvertreterin ein und sprach von einem sozialen Druck, auf den die EU-Kommission reagiere. Diese habe auch davon gesprochen, dass mit der Umsetzung der Pläne die Wahrnehmung der BürgerInnen, was die

Gerechtigkeit betrifft, verbessert würde. Die Wirtschaftskammer befürchtet einen enormen Aufwand für die Unternehmen und kritisiert, dass man dabei auf die Wertschöpfung abstelle. Als großes Problem sieht sie die Identifizierung, denn diese sei sehr schwer herzustellen. Außerdem würde die Besteuerung nur dann anfallen, wenn es keine bilateralen Doppelbesteuerungsabkommen gibt, weshalb die Kommission empfehle, neue Doppelbesteuerungen auszuhandeln, was sehr schwierig sein werde, vor allem mit den USA.

Die beiden folgenden Anträge auf Mitteilung wurden jeweils einstimmig angenommen:

ANTRAG AUF MITTEILUNG

An die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament
der Bundesräte Edgar Mayer und Peter Samt

betreffend

COM (2017) 653 Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Clean Vehicles Directive“/CVD)

eingebracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 25. April 2018

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

Antrag auf Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

Am 8. November 2018 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge vor. Ziel die Schaffung eines nachhaltigen und gleichzeitig wettbewerbsfähigen sowie sicheren Energiesystems für die Europäische Union. Dem zu Folge gibt es von Seiten der Kommission ein ganzes Legislativpaket für die Reduktion von CO₂-Emissionen.

Im Vorschlag sind unterschiedliche Mindestziele für den Anteil leichter und schwerer Nutzfahrzeuge aufgezählt, vor allem für Busse, die im Linienverkehr eingesetzt sind, sind diese Ziele aus der Sicht des Bundesrates überschießend. Zudem sind vor allem für Busse und schwere LKWs nur vereinzelte elektrische Modelle, ja gar nur Prototypen am Markt erhältlich, was die Erreichung dieser Vorgaben weiter erschweren würde. Aufgrund des fehlenden Fahrzeugangebots braucht es eine anspruchsvolle Regelung zur CO₂-Grenzwertsetzung für LKW und Busse. Weiters sind die Anschaffungskosten zur Erreichung der vorgeschriebenen Quoten enorm, diese Kosten stehen nicht im Verhältnis zu den zu erreichenden Zielen. Generell muss den Mitgliedstaaten ein Spielraum bei der Festsetzung der Ziele des Mobilitätspakets auf jeden Fall erhalten bleiben.

Im Allgemeinen – wie in vielen Mitteilungen und begründeten Stellungnahmen – weist der Bundesrat auf die zu weit gehende Befugnis der Kommission zum Erlass von delegierten Rechtsakten hin. Im Vorschlag ist im Erwägungsgrund 17 von einer „Aktualisierung“ der CO₂-

Emissionsnormen im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 290 AEUV die Rede. Es sind relativ kurzfristige Änderungen der Rahmenbedingungen für Beschaffungen über delegierte Rechtsakte der Kommission zu befürchten.

Aus der Sicht des Bundesrates werden daher grundsätzliche Bedenken hinsichtlich des Grundsatzes der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit vorgebracht.

ANTRAG AUF MITTEILUNG

An die Europäische Kommission, den Rat und das Europäische Parlament
der Bundesräte Peter Samt und Edgar Mayer

betreffend

COM (2017) 647 final Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (000161/EU XXVI.GP)

eingbracht in der Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates am 25. April 2018

Der Präsident des Bundesrates wird ersucht, folgende Mitteilung gemäß § 13b Abs. 9 GO-BR an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und den Rat zu übermitteln.

Der EU-Ausschuss des Bundesrates wolle beschließen:

Antrag auf Mitteilung an die Europäische Kommission, den Rat der EU und das Europäische Parlament gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

Dieser Vorschlag ist Teil des zweiten Mobilitätspakets, das laut Kommission darauf abzielt, eine Führungsrolle bei der Bekämpfung des Klimawandels zu übernehmen, die europäische Industrie stärker und wettbewerbsfähiger zu machen und die Lebensqualität und Auswahlmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger für die tägliche Mobilität zu verbessern.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wurde als Teil eines Legislativpakets zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über gemeinsame Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erlassen. Diese beiden Verordnungen regeln zusammen genommen den Zugang zum Beruf und den Zugang zum Markt im Bereich der Personenbeförderung im Straßenverkehr.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 enthält die Bestimmungen, die von Unternehmen einzuhalten sind, die sich auf dem Markt für den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr und auf anderen nationalen Märkten als dem Markt ihres eigenen Mitgliedstaats (Kabotage) betätigen wollen. Sie enthält Bestimmungen über die Dokumente, die diesen Unternehmen vom Mitgliedstaat der Zulassung (Gemeinschaftslizenz) und von der Genehmigungsbehörde (Genehmigung für den Linienverkehr) auszustellen sind. Außerdem werden darin Sanktionen für Verstöße gegen diese Pflichten und die Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten festgelegt.

Die Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie wird liberalisiert, hier entscheidet die Genehmigungsbehörde (Behörde jenes MS, in dem sich der Ausgangspunkt (einer der Ausgangspunkte) der Linien befindet) alleine und informiert die mitbeteiligten Mitgliedstaaten nur. Die Liberalisierung der Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie ist für den Bundesrat sachlich nicht nachvollziehbar, zumal unterschiedliche Verfahren einen größeren Verwaltungsaufwand bedeuten.

Im Bereich der Kabotage erfolgt eine völlige Liberalisierung im Linienverkehr. Derzeit ist Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt und muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden. Nunmehr kann Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden.

Die im Vorschlag vorgesehene völlige Liberalisierung der Kabotage im Linienverkehr mit eigenen Verfahrensvorschriften lehnt der Bundesrat strikt ab. Die derzeitige Rechtslage erlaubt Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr und diese muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden. Der Kommissionsvorschlag sieht demgegenüber vor, dass Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden kann und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden. Der Bundesrat tritt einer Aushebelung des Kraftfahrlineiengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz durch solch eine Maßnahme, welche z. B. die aufschiebende Wirkung im Gegensatz zu den geltenden Bestimmungen ausschließt, entschieden entgegen. Eine dadurch völlige Öffnung des nationalen Marktes und dessen weitgehende Unterwerfung unter EU-Recht will der Bundesrat nicht hinnehmen, zumal dies nur für in Ö nichtansässige Verkehrsunternehmer gelten würde und somit eine unannehmbare Inländerdiskriminierung darstellen würde und zudem den Prinzipien der Subsidiarität und Proportionalität widerspricht.

