

# **JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2012**

## **AUF DER GRUNDLAGE DES LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION SOWIE DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

### **A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMM DER KOMMISSION**

#### **I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2012**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2012 mit dem Titel „Europäische Erneuerung“ am 15. November 2011 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die EU entscheidend an der Bewältigung der gegenwärtigen Krise mitwirken wird. Das Arbeitsprogramm gliedert sich in vier politische Prioritäten:

- 1. Ein Europa der Stabilität und Verantwortung**
- 2. Schaffung einer Union des nachhaltigen Wachstums und der Solidarität**
- 3. Mehr Gewicht für die Stimme der EU auf der Weltbühne**
- 4. Intelligente Rechtsetzung und konkrete Umsetzung**

#### **1. Ein Europa der Stabilität und Verantwortung**

In den vergangenen Monaten hat die EK fünf aufeinander abgestimmte Vorschläge im Rahmen eines Fahrplans für Stabilität und Wachstum vorgestellt. Hierbei handelte es sich um eine sofortige Reaktion auf die Probleme Griechenlands und des Bankensektors zur Wiederherstellung des Vertrauens in das Euro-Währungsgebiet und um Maßnahmen für eine Stabilitäts- und Wachstumspolitik. Nun sollen Maßnahmen gesetzt werden, um diesen Fahrplan in den nächsten zwölf Monaten einzuhalten. Damit soll ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen der Wiederherstellung nachhaltiger öffentlicher Finanzen und der Förderung des Wachstums geschaffen werden.

##### **1.1. Reform des Finanzsektors: Investitionen in Vertrauen**

Seit Beginn der Krise hat die EK eine umfassende Reform der Regulierung und Beaufsichtigung der Finanzmärkte auf den Weg gebracht. Der Großteil der diesbezüglichen Initiativen wurde bereits verabschiedet oder als Vorschlag unterbreitet, wozu Legislativvorschläge über Derivate, Rating-Agenturen, Eigenkapitalanforderungen, solidere und transparentere Wertpapiermärkte sowie zur Bekämpfung von Marktmissbrauch gehören. 2012 wird die EK weitere Rechtsvorschriften zum Anlegerschutz vorschlagen.

##### **1.2. Finanzierung der Zukunft: Sicherung tragfähiger öffentlicher Einnahmen**

Obwohl für das Steuerrecht in erster Linie die Mitgliedstaaten (MS) zuständig sind, sollen Maßnahmen der EU dabei helfen, sicherzustellen, dass das europäische Sozialmodell auch in Zukunft finanziert werden kann. 2011 hat die EK eine Reihe wichtiger Initiativen vorgelegt, um den Beitrag des Finanzsektors zu den öffentlichen Finanzen neu zu gewichten (Finanztransaktionsteuer), den Ressourcenverbrauch stärker zu besteuern (Energiesteuer) und das Funktionieren des Binnenmarktes zu verbessern. 2012 wird die EK u.a. folgende zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um die Tragfähigkeit und Stabilität der öffentlichen Finanzen zu gewährleisten: Erarbeitung eines modernen Mehrwertsteuer-Systems, das die Bekämpfung von Betrug ermöglicht und den Verwaltungsaufwand für KMU und andere grenzüberschreitend tätige Unternehmen erleichtert. Erarbeitung einer Strategie zur

Unterstützung der MS bei ihrem Vorgehen gegen „Steueröasen“ um einen Beitrag zur Eindämmung der potenziellen Verluste für die öffentlichen Haushalte zu leisten.

## **2. Schaffung einer Union des nachhaltigen Wachstums und der Solidarität**

Die Wiederbelebung des nachhaltigen Wachstums und die Schaffung von Arbeitsplätzen erfordere positive, Wettbewerbsfähigkeit und soziale Integration fördernde Maßnahmen auf Ebene der EU und der MS. „Horizont 2020“, das nächste Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, soll dazu beitragen, dass die Wissensbasis der EU zu einem stärkeren Unternehmenswachstum führt, während Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere auf die Förderung von KMU ausgerichtet werden. „Erasmus für alle“, das neue Programm für allgemeine und berufliche Bildung soll zur Modernisierung der europäischen Bildungssysteme beitragen. Die Fazilität „Connecting Europe“ fördert Infrastrukturvorhaben als Wachstumsinstrument.

### **2.1 Ein Binnenmarkt für Wachstum**

Mit der Binnenmarktakte hat die EK einen ehrgeizigen Prozess eingeleitet, um dem Binnenmarkt neuen Schwung zu verleihen. Die EK wird 2012 die Umsetzungs- und Durchsetzungsmaßnahmen im Binnenmarkt verstärken. Sie schlägt Initiativen vor, um die nationalen Forschungssysteme miteinander zu verbinden und einen strukturierten, mobilen und effizienten Europäischen Forschungsraum zu schaffen, der auf größerem Wettbewerb und stärkerer Zusammenarbeit beruht. Die vollständige Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums soll nicht nur der Ineffizienz ein Ende bereiten, sondern auch zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen, die Sicherheit erhöhen und Verspätungen für Passagiere verringern. Mit den neuen Vorschlägen zur Liberalisierung des Schienenverkehrs sollen das europäische Verkehrswesen durch verstärkten Wettbewerb modernisiert und für eine kohlenstoffärmere Wirtschaft gesorgt werden sowie den Passagieren neue, innovativere und kundenorientierte Dienstleistungen angeboten werden. Angesichts der erheblichen Investitionen, die für die Erneuerung der Energiesysteme aufgewendet werden müssen, ergreift die EK eine Reihe von Initiativen, um den Energie-Binnenmarkt bis 2014 zu vollenden. Die Nutzung elektronischer Dienstleistungen wie dem elektronischen Geschäftsverkehr sollen aktiv gefördert werden. 2012 schlägt die EK eine Initiative zur kollektiven Wahrnehmung der Rechte an geistigem Eigentum vor. Eine Initiative zur gegenseitigen Anerkennung der elektronischen Identifizierung, Authentifizierung und Signatur soll das Vertrauen der Verbraucher stärken und Online-Zahlungen sowie elektronische Transaktionen vereinfachen. Vorschläge zur Überarbeitung der Vorschriften über die allgemeine Produktsicherheit und im Bereich Rechtsschutz sollen ein klares und kohärentes Konzept für Verbraucher und Hersteller bieten und die unterschiedlichen Kontrollregelungen zu einem einheitlichen Vorgehen im Binnenmarkt zusammenfassen.

### **2.2 Befähigung zur aktiven Teilhabe an integrativen Gesellschaften**

Die Schaffung von Arbeitsplätzen gehört zu den größten Herausforderungen im heutigen Europa. Die Leitinitiativen der Strategie Europa 2020 „Jugend in Bewegung“, „Agenda für neue Kompetenzen und Beschäftigungsmöglichkeiten“ und „Europäische Plattform zur Bekämpfung der Armut“ haben die Notwendigkeit verdeutlicht, die europäische Erneuerung auf die Bedürftigsten auszurichten. Der neue Europäische Sozialfonds und der Fonds für die Anpassung an die Globalisierung sollen die Bemühungen der MS zur Bewältigung der Beschäftigungskrise durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Förderung von Schlüsselkompetenzen unterstützen. Die EK wird demnächst darlegen, wie die EU zur Bewältigung der Jugendarbeitslosigkeit beitragen kann, wozu auch Maßnahmen gehören, um die Mobilität junger Arbeitssuchender zu verbessern und ihnen dabei zu helfen, grenzüberschreitende Perspektiven zu finden. Die EK überprüft ferner die Prinzipien der „Flexicurity“ und leitet eine neue Phase zu ihrer Umsetzung ein. In Zusammenhang mit der Finanzierung der sozialen Sicherheit ergreift die EK Initiativen in Bereichen mit grenzüberschreitender Bedeutung wie etwa Vorschläge zum Umgang mit ergänzenden

Rentenansprüchen von Arbeitsplatzwechslern, da eine Erleichterung der Mobilität entscheidend für die Beschäftigung und die Schaffung von Arbeitsplätzen ist.

### **2.3 Die Zukunft nachhaltig gestalten**

Das Konzept der EK in Bezug auf eine ressourceneffiziente und kohlenstoffarme Wirtschaft, das in die Wirtschaftspolitik und den Jahreswachstumsbericht integriert wird, ist Teil der Strategie Europa 2020 und eine Hauptantriebskraft für die Vorschläge in den Bereichen Landwirtschaft und ländliche Entwicklung sowie Fischereiwesen. Ein wichtiges Beispiel für Maßnahmen zur effizienten Ressourcennutzung in sektoralen Politikfeldern sind 2012 die Vorschläge zur Sicherung des Zugangs zu sauberem und ausreichendem Trinkwasser. Nachhaltigkeit steht auch im Mittelpunkt der Pläne der EK für die Energiepolitik. Ein Vorschlag zur Verbesserung des Rahmens für die nukleare Sicherheit berücksichtigt die Erfahrungen der Belastungsprüfungen der Kernkraftwerke in der EU, den technischen Fortschritt und die Entwicklungen bei den internationalen Vorschriften. Die EK legt eine Strategie vor, um die Entwicklung erneuerbarer Energien im EU-Binnenmarkt und in den Nachbarländern des südlichen Mittelmeerraums zu beschleunigen. 2012 bemüht sich die EK weiterhin um die Verwirklichung einer umfassenden, globalen Anstrengung zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Um die Klima- und Energieziele zu erreichen, werden neue Maßnahmen entwickelt und die vorhandenen Vorschriften umgesetzt. Die Überarbeitung der Rechtsvorschriften für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sollen für mehr Innovationen sorgen und den Herstellern Regulierungssicherheit bieten. Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Abhängigkeit des Verkehrswesens vom Erdöl zu durchbrechen, indem die Entwicklung der EU-Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorangetrieben wird.

### **2.4 Ein offenes Europa für die Bürger**

Eine der Prioritäten der EU ist die Gewährleistung von Sicherheit und Rechtsstaatlichkeit in einem Europa ohne Binnengrenzen. Die EU will die Verwirklichung des Stockholm-Programms vorantreiben, wozu auch die Lösung wichtiger Fragen, z.B. im Bereich Asyl, sowie die Bewältigung neuer Herausforderungen im Bereich der Computer und Netzsicherheit gehören. In einem Binnenmarkt für die BürgerInnen sollen unnötige bürokratische Hemmnisse für die Freizügigkeit abgebaut werden. Neben Rechtsetzungsvorschlägen, die die grenzüberschreitende Anerkennung zivilrechtlicher Dokumente erleichtern, sollen Grenzkontrollen künftig durch die Nutzung neuer Technologien zuverlässiger sein und es Vielreisenden ermöglichen, problemloser in die EU einzureisen. Vorgeschlagen wird ferner eine spezifische Strategie zur Prävention und Bekämpfung des Menschenhandels.

## **3. Mehr Gewicht für die Stimme der EU auf der Weltbühne**

Die EU-Maßnahmen im Außenbereich erfolgen im Rahmen multilateraler, regionaler und bilateraler Beziehungen unter Beachtung des bestehenden politischen Rahmens wie der Handels- und Entwicklungspolitik sowie unter Berücksichtigung der externen Aspekte der zahlreichen internen Politikbereiche der EU. Die Union wird diese politischen Maßnahmen fortführen und gleichzeitig auf die Herausforderungen plötzlich auftretender, weltweiter Entwicklungen reagieren. Die Maßnahmen der EU stützen sich auf die Tradition der verantwortungsvollen Staatsführung, der Offenheit und Solidarität und beinhalteten eine klare politische Botschaft und praktische Soforthilfen („more for more“). In diesem Zusammenhang wurden das Programm zur Förderung von Partnerschaft, Reformen und breitenwirksamem Wachstum (SPRING) und die Fazilität zur Förderung der Zivilgesellschaft verabschiedet. Die EU wird sich weiterhin auf ihre Nachbarländer konzentrieren und Möglichkeiten für eine gegenseitig vorteilhafte Zusammenarbeit zur Förderung von Stabilität und Wachstum anbieten. Die EU wird eine wichtige Rolle bei der Förderung von Frieden und Wohlstand im südlichen Mittelmeerraum und in den östlichen Nachbarländern spielen und eine umfassende Palette an politischen Maßnahmen und Programmen der EU einsetzen, um die Entwicklung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und

politischer Stabilität zu fördern. Als weltgrößter Geber von Entwicklungshilfe spielt die EU eine führende Rolle bei der Unterstützung der weltweit ärmsten Länder. Dabei konzentriert sie ihre Bemühungen auf eine rasche und wirksame Umsetzung der überarbeiteten EU-Entwicklungspolitik. Ein besonderes Augenmerk gilt den Millenniums-Entwicklungszielen.

#### **4. Intelligente Rechtssetzung und konkrete Umsetzung**

Um die im Arbeitsprogramm dargelegten Reformen zu verwirklichen, muss die EU-Rechtssetzung auf allen Ebenen gut funktionieren. Aufgrund ihres Initiativrechts und ihrer Verantwortung als Hüterin des Vertrages kommt der EK die besondere Aufgabe zu, weiterhin einen hohen Standard zu gewährleisten. Sowohl bei ihren eigenen Maßnahmen als auch bei der Überwachung und Durchsetzung der vereinbarten Rechtsvorschriften will die EK entschlossen dafür sorgen, dass die Bürger, Unternehmen und Behörden der EU die Vorteile der Reform nutzen können.

##### **4.1. Intelligenter Mittelverwendung**

In Zeiten der Sparhaushalte müssen die begrenzten Mittel dorthin gelenkt werden, wo der Nutzen im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen und Wachstum am größten ist. Die EK hat einen Haushalt vorgeschlagen, der die nationalen Finanzierungsprogramme ergänzen soll. Sie will bei den Verhandlungen weiterhin dafür sorgen, dass den Grundsätzen der Vereinfachung und Rationalisierung sowie des Zusatznutzens im endgültigen Paket Rechnung getragen wird.

##### **4.2. Intelligente Rechtssetzung**

Die Bedeutung der EK bei der Unterbreitung von Rechtssetzungsvorschlägen hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Folgenabschätzungen gehören mittlerweile zu den Standardaufgaben der EK. 2012 wird die Mindestdauer öffentlicher Konsultationen von 8 auf 12 Wochen ausgeweitet, was dazu beiträgt, dass die Kommissionsvorschläge weitgehend die Standpunkte der Interessengruppen berücksichtigen, und alle beteiligten Kreise die Möglichkeit haben, Stellung zu zentralen politischen Entscheidungen zu nehmen. Wenn das Programm zur Verringerung der Verwaltungslasten 2012 abgeschlossen sein wird, hat die EK das Ziel einer Verringerung um 25 % übertroffen, da sie Vorschläge, die einer Verringerung um 31 % und Einsparungen um 39 Mrd. EUR entsprechen, vorgelegt hat. Aufgrund dieser Erfahrungen will sich die EK weiterhin bemühen, den bürokratischen Aufwand auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

## II. Vorhaben der EK

### → Für 2012 anstehende Initiativen

#### **Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren**

- Ziele:

Hauptziel der Maßnahme soll sein, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, indem die Behinderungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs sowie der Freizügigkeit beseitigt werden, die durch unterschiedliche Verwaltungsförmlichkeiten und –auflagen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, entstehen.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung wäre eine derartige Maßnahme grundsätzlich zu begrüßen. In Österreich wird dem Umstand, dass Kraftfahrzeuge die bereits in einem anderen MS zugelassen waren, auch bei ihrer Erstzulassung in Österreich zugelassen werden, bereits seit der KDV-Novelle vom 11. August 2009 Rechnung getragen. Es muss aber sichergestellt werden, dass es auch bei Neuregelungen zu keiner Verschlechterung der Datenqualität der Zulassungsdaten kommt.

#### **Schlüsseltechnologien**

- Ziele:

Als Reaktion auf die Empfehlungen der hochrangigen Gruppe soll im Rahmen dieser Initiative ein koordinierter Rahmen für Schlüsseltechnologien vorgeschlagen werden, der die Kontinuität in den Bereichen Forschung und Entwicklung und Innovation sowie Technologietransfer und –anwendung und die Förderung weltweit wettbewerbsfähiger „Ökosysteme“ gewährleisten soll.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Die KET-Reports (Key Enabling Technologies) der hochrangigen Gruppe zu den europäischen Schlüsseltechnologien stellen hervorragende Analysen und Konzepte für eine umfassende forschungsgeleitete Industriepolitik Europas in wichtigen strategischen Sektoren dar. Die Einrichtung eines koordinierten industriepolitischen Rahmens – auch über die Instrumente des F&E Rahmenprogramms „Horizon 2020“ hinaus – wird seitens Österreichs ausdrücklich begrüßt.

#### **Überarbeitung der VO über die Gemeinschaftsmarke und der RL zur Angleichung des Markenrechts der Mitgliedstaaten**

- Ziele:

Ziel sei es, sowohl die EU-Verordnung als auch die EU-Richtlinie gegebenenfalls zu aktualisieren, zu straffen und zu modernisieren und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen dem Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt und den Markenämtern der

Mitgliedstaaten einzurichten, damit das Markensystem in Europa als Ganzes wirksamer und kohärenter wird. Die EK sieht die Revision beider Rechtsakte angesichts identer Zielsetzung (Europäisches Markensystem in seiner Gesamtheit) als gemeinsame Initiative und somit als „Paket“.

#### Hintergrund:

Angesichts des großen, weit über die ursprünglichen Annahmen hinausgehenden Erfolgs der Gemeinschaftsmarke und des daraus resultierenden Einnahmenüberschusses des Amtes der Europäischen Union für die Eintragung von Marken und Geschmacksmustern (HABM), wurde die EK bereits 2007 in Ratsschlussfolgerungen aufgefordert, eine Studie zum Funktionieren des Gemeinschaftsmarkensystems in Angriff zu nehmen. Im Jahr 2008 erfolgte unter Einbindung der EK eine grundsätzliche Einigung zwischen dem Topmanagement des HABM und den Vertretern der MS im Verwaltungsrat und Haushaltsausschuss des Amtes über ein Maßnahmenpaket zur Erzielung eines künftig besser ausgeglichenen Haushalts, das u.a. die Einrichtung eines Kooperationsfonds sowie die künftige Zuerkennung von 50% der Erneuerungsgebühren an die Markenämter der Mitgliedsstaaten vorsah. Auf den Grundsätzen dieser beiden Akte bauen die Ratsschlussfolgerungen vom 25. Mai 2010 zur künftigen Überarbeitung des Markensystems in der EU auf, in denen u.a. festgestellt wird, „dass die meisten Vereinigungen von Nutzern des Gemeinschaftsmarkensystems mit diesem System sowie mit dem Grundsatz der Koexistenz von Gemeinschaftsmarke und nationalen Marken zufrieden sind, jedoch eine Feinabstimmung durch eine künftige Überarbeitung für erforderlich halten, bei der auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Gemeinschaftsmarkensystem und den nationalen Systemen geachtet wird“. Auch die im Auftrag der EK 2010 vom deutschen Max-Planck-Institut durchgeführte und im Frühjahr 2011 veröffentlichte Studie über die Gesamtfunktionsweise des europäischen Markensystems kommt u.a. zu dem Schluss, dass weder die Gemeinschaftsmarkenverordnung noch die Markenharmonisierungs-Richtlinie einer tiefgreifenden Überarbeitung bedürfen, jedoch Spielraum für zumeist technische Verbesserungen und Modernisierungen sowie für eine stärkere Harmonisierung zwischen Verordnung und Richtlinie bestünde.

- **Stand:**

Während etwa die Einrichtung des Kooperationsfonds für Aktivitäten zwischen dem HABM und den Ämtern der MS bereits erfolgt ist und eine legislative Basis für verstärkte Aktivitäten des HABM auch auf dem Gebiet der Rechtsdurchsetzung geistiger Eigentumsrechte durch Einigung auf eine Verordnung zur Übertragung der Aufgaben der Europäischen Beobachtungsstelle für Marken- und Produktpiraterie (künftig „Europäische Beobachtungsstelle für die Verletzung geistiger Eigentumsrechte“) auf das HABM gelegt wurde, soll nach aktuellen Auskünften der EK die Präsentation der gegenständlichen Textvorschläge mit Folgenabschätzung im Frühjahr 2012 vorgenommen werden.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich begrüßt die der Initiative zugrundeliegenden Überlegungen für eine Revision des rechtlichen Rahmens des gesamteuropäischen Markensystems, so besonders hinsichtlich einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen dem HABM und den nationalen Ämtern, sowie der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Verteilung von 50% der Erneuerungsgebühren für Gemeinschaftsmarken an die nationalen Ämter der Mitgliedsstaaten, und hat dies auch durch Unterstützung der bisherigen Ratsschlussfolgerungen zum Ausdruck gebracht. Besondere Beachtung sollte der Beibehaltung des Grundsatzes der Koexistenz jedoch besonders der verbesserungsfähigen Balance zwischen dem Gemeinschaftsmarkensystem und den nationalen Markensystemen zugemessen werden.

Mögliche Knackpunkte: Als problematisch könnte sich eine Einigung auf einen Verteilungsschlüssel bzw. Verteilungskriterien für den Anteil an den Erneuerungsgebühren darstellen, wie bereits die Diskussionen über die künftige Gebührenverteilung beim Gemeinschaftspatent gezeigt haben.

**Eisenbahnpaket:****(1) Zugang zum Schienenverkehrsmarkt\***

- Ziele:

Die weitere Netzöffnung im Schienenpersonenverkehr – konkret die Liberalisierung des innerstaatlichen Personenverkehrs – wird im Rahmen eines Legislativvorschlages der Kommission zum „Vierten Eisenbahnpaket bis spätestens Ende 2012 vorgelegt werden.

- Stand:

2010 haben die Konsulenten Everis und NTU im Auftrag der EK eine Marktstudie zur weiteren Netzöffnung im Personenverkehr („Study on regulatory options on further market opening in Rail passenger transport“) durchgeführt. Der Endbericht zu dieser Studie wurde im September 2010 vorgelegt. Ebenfalls im September 2010 legte die EK im Zuge der Revision des 1. Eisenbahnpaketes eine Mitteilung über die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes vor, in der die EK unter anderem Legislativvorschläge zur vollständigen Liberalisierung des inländischen Personenverkehrs in Aussicht stellt. Mit einem tatsächlichen Legislativvorschlag zur weiteren Netzöffnung im innerstaatlichen Personenverkehr ist jedoch frühestens 2012 zu rechnen (im Rahmen des so genannten Vorschlages zum „Vierten Eisenbahnpaketes“, welchen die Kommission bis Ende 2012 vorzulegen beabsichtigt).

- Österreichische Haltung:

Der Vorschlag wäre abzuwarten. Das Prinzip des freien Netzzuganges im nationalen Schienenpersonenverkehr ist im Rahmen des Eisenbahngesetzes in Österreich bereits verwirklicht.

**(2) Europäische Eisenbahnagentur\***

- Ziele:

Im Zuge dieser Evaluierung – in diesem Zusammenhang muss Erwähnung finden, dass sämtliche Agenturen der EU einer Überprüfung unterzogen werden – sollen weitere Aufgaben, wie insbesondere die Maßnahmen hinsichtlich des einheitlichen Lok- und Triebfahrzeugführerscheins, der gegenseitigen Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen („Cross Acceptance“) sowie der Eisenbahnwerkstättenzertifizierung aufgenommen werden.

- Stand:

Ein entsprechender Vorschlag der Kommission soll im Rahmen des so genannten „Vierten Eisenbahnpaketes“ Ende 2012 vorgelegt werden.

- Österreichische Haltung:

Konkrete Aussagen können erst bei Vorliegen des EK-Vorschlags gemacht werden.

**Saubere Energie im Verkehr: Eine alternative Kraftstoffstrategie**

- Ziele:

Im Weißbuch Verkehr wird betont, wie wichtig es ist, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl zu durchbrechen. Mit dieser Initiative soll die Aufnahme alternativer Verkehrssysteme in den EU-Markt einschließlich der erforderlichen Normen für Ausrüstung und Speichersysteme beschleunigt werden. Ermittelt werden mögliche EU-Maßnahmen, um die Verwendung alternativer Kraftstoffe in der EU anzukurbeln und der Industrie, dem öffentlichen Sektor und den Verbrauchern eine klare und schlüssige Vision der Marktentwicklung für Verkehrssysteme mit alternativen Kraftstoffen zu bieten.

- Stand

Mit dem langfristigen Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 80-95% zu reduzieren, hat die EK sich vorgenommen, im Rahmen ihrer „Clean Transport Systems Initiative“ (CTSI) das im Weißbuch Verkehr festgelegte sektorale Ziel einer Treibhausgas-Reduktion von 60% im Verkehr umzusetzen. Dafür wurde eine Expertengruppe aus Vertretern der europäischen Treibstoff- und Fahrzeugindustrie eingesetzt, die am 25.1. 2011 einen umfassenden Bericht vorgelegt hat, der technologische Entwicklungspotentiale und mögliche Maßnahmen zur Erreichung der klimapolitischen Ziele aus Sicht der Industrie im Bereich der Treibstoffe und Antriebstechnologien analysierte. Diese Studie „Future Transport Fuels“ wurde von der EK den von den MS nominierten Mitgliedern der Expertengruppe „Verkehr & Umwelt“ vorgelegt, deren Aufgabe es war, den Input der Industrie, aus politischer Sicht zu kommentieren, um dadurch neben den betriebswirtschaftlichen Prioritäten der Industrie stärker auch volkswirtschaftliche Aspekte bzw. generell das gesellschaftliche Interesse an der Nachhaltigkeit in der Energie- und Verkehrspolitik zu berücksichtigen. Die Leitung dieser Expertengruppe wurde Österreich übertragen. Die auf dieser Basis erstellte Europäische Treibstoffstrategie wird im Sommer 2012 im Rahmen der Clean Transport Systems Initiative beschlossen werden und zusätzlich eine Strategie zum Aufbau der benötigten Treibstoffinfrastruktur enthalten.

- **Österreichische Haltung:**

Das bmvit unterstützt seit vielen Jahren die Bestrebungen, im Rahmen seiner verkehrs-, infrastruktur- und technologiepolitischen Instrumente die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr durch Entwicklung und Verwendung alternativer Treibstoffe zu reduzieren. Der hohe Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch und die hohe technologische Expertise in der Treibstoff- und Fahrzeugindustrie und -forschung stellt eine gute Ausgangsbasis dar, um durch flüssige und gasförmige Biotreibstoffe, Strom aus erneuerbaren Energiequellen und einer effizienteren Energienutzung (kohlenstoffärmerer) fossiler Energieträger im Fahrzeug die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Zusammen mit Innovationen in der Verkehrsorganisation durch Telematik und Optimierung der Logistik sowie die Unterstützung der Verkehrspolitik in Form der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserstraße und des Ausbaus von deren Infrastruktur, verfolgt Österreich einen engagierten und ganzheitlichen Ansatz zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems.

## **Fluggastrechte: Nichtbeförderung, große Verspätungen und Annullierung von Flügen**

- **Ziele:**

Die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 soll die Rechte von Fluggästen schützen, indem sie gewährleistet, dass Fluggäste angemessen informiert, unterstützt und gegebenenfalls für alle Arten von Flugunterbrechungen und den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck entschädigt werden. Sie soll die Rechtssicherheit stärken und gewährleisten – u. a. durch eine bessere Verteilung der Kosten – eine gerechte und angemessene wirtschaftliche Belastung in bestimmten Situationen, für die die Luftfahrtunternehmen keine Verantwortung tragen (höhere Gewalt). Gleichzeitig soll zudem die Initiative „Haftung von Luftfahrtunternehmen bei der Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr“ vorgelegt werden.

- **Stand bzw. österreichische Haltung:**

Derzeit wird bereits an einer österreichischen Positionierung gearbeitet, die noch vor Vorlage des Vorschlages der EK übermittelt werden soll.

Österreich begrüßt eine Überarbeitung der Verordnung. Eine klarere, eindeutige Sprache, die eine Vollziehung der Regelung erleichtert, wäre zu begrüßen. Andererseits haben der Vulkanausbruch auf Island und die damit einhergehenden Luftraumsperrungen aufgezeigt, dass die Verordnung zielgerichteter zu fassen wäre. Aus österreichischer Sicht sollte hierbei



Sorge getragen werden, dass die Position der Passagiere nicht verschlechtert wird und deren Rechte auf einem hohen Niveau gehalten werden.

## → Für 2013 anstehende Initiativen

### **Stärkere Umsetzung des Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge**

- Ziele:

Oberstes Ziel soll es sein, den Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge zu sichern und zu stärken, indem gewährleistet wird, dass sämtliche für eine wirksame und einheitliche Anwendung und Durchsetzung des Rechtsrahmens für die Typgenehmigung von Automobilerzeugnissen erforderlichen Mechanismen vorhanden sind.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Es kann derzeit noch keine abschließende Haltung eingenommen werden. Grundsätzlich wäre eine solche Initiative zu begrüßen. Es wird jedoch darauf zu achten sein, dass durch eine geplante Einführung von Toleranzen nach oben bei Abmessungen und Gewichten von Fahrzeugen (LKW und Busse) im Rahmen von Änderungen der Vorschriften zur Typengenehmigung in rechtlicher Hinsicht die RL 96/53/EG über höchstzulässige Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugen im nationalen wie internationalem Verkehr nicht berührt wird. Darüber hinaus muss auch darauf geachtet werden, dass weder den Zielen der nationalen, noch jenen der europäischen Verkehrspolitik hinsichtlich Forcierung umweltfreundlicher Verkehrsträger sowie Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für und zwischen den Verkehrsträgern widersprochen wird.

### **E-freight**

- Ziele:

Ziel der Initiative soll die Schaffung des geeigneten Rahmens für die Angleichung des elektronischen Informationsflusses an den materiellen Güterfluss zur Unterstützung der Planung, Durchführung, Überwachung und Berichterstattung über den multimodalen Güterverkehr, für die Gewährleistung der Haftung für den intermodalen Verkehr und für die Förderung des sicheren und sauberen Frachtverkehrs sein.

- Stand:

Initiativen zu einem elektronischen Güterverkehrssystem (e-freight) und intelligenten Verkehrssystemen (IVS) wurden von der EK bereits im Aktionsplan Güterverkehrslogistik 2007 angekündigt und von Österreich im Sinne einer besseren Informationsvernetzung und damit effizienteren und nachhaltigeren Abwicklung des Güterverkehrs grundsätzlich unterstützt. In diesem Zusammenhang sollte besonders darauf geachtet werden, bestehende „Insellösungen“ untereinander zu vernetzen und kompatible Systeme zu schaffen. Pläne zur konkreteren inhaltlichen Ausgestaltung sind jedoch bis dato nicht bekannt. Die im gegenständlichen Arbeitsprogramm der Kommission enthaltene Formulierung deutet jedoch darauf hin, dass unter dem Titel e-freight nunmehr auch Haftungsfragen geregelt werden sollen, was im Aktionsplan Güterverkehrslogistik eindeutig als separater Punkt angeführt wurde. Ob in diesem Zusammenhang auch die Idee eines einheitlichen Beförderungsdokuments von der EK wieder aufgegriffen wird, ist derzeit nicht abschätzbar.

- Österreichische Haltung:

Initiativen zu einem elektronischen Güterverkehrssystem (e-freight) werden von Österreich im Sinne einer besseren Informationsvernetzung grundsätzlich unterstützt. Im Zusammenhang mit Haftungsfragen wird aus österreichischer Sicht eher ein globaler Ansatz

angestrebt. Die Einführung eines europäischen Haftungssystems für den intermodalen Verkehr wird kritisch gesehen. Österreich vertritt die Auffassung, dass die bestehenden Haftungssysteme nach Verkehrsträgern bzw. das globale, eher im Überseebereich eingesetzte System der FIATA (bill of lading) ausreichend sind. Außerdem sollte das Funktionieren der erst kürzlich in Kraft getretenen Rotterdam Rules abgewartet werden. (Hinweis: In Haftungsfragen obliegt die Federführung grundsätzlich dem BMJ.) Auch ein einheitliches Beförderungsdokument für den gesamten Güterverkehr in elektronischer Form wurde in Österreich bisher eher skeptisch bewertet. Ob die EK auch dieses einheitliche Beförderungsdokument unter dem Titel „e-freight“ regeln möchte, bleibt allerdings abzuwarten.

## **Rahmen für die künftige EU-Hafenpolitik einschließlich Legislativvorschlägen**

- Ziele:

Diese Initiative soll den Häfen helfen, die zunehmenden Frachtmengen zu bewältigen und somit nahtlose Logistikketten zu ermöglichen. Ferner sollen mit der Initiative die Beschränkungen für die Erbringung von Hafendienstleistungen überprüft werden und die Transparenz bei der Finanzierung von Häfen verstärkt und die Verwendung öffentlicher Mittel für die verschiedenen Hafentätigkeiten zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen klarer offengelegt werden. Ein weiteres Element ist die Schaffung gegenseitig anerkannter Rahmenbestimmungen für die Ausbildung von Hafenarbeitern in den verschiedenen im Hafen vorhandenen Bereichen.

- Stand:

Die EK hat bereits 2001 und 2004 Vorschläge zur Liberalisierung der Hafendienste vorgelegt („Port Package I“ und „Port Package II“), die sehr umstritten waren und letztlich im Europäischen Parlament gescheitert sind. Der aktuelle Kommissionsvorschlag liegt noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Davon ausgehend, dass sich das Dossier, wie die bereits erwähnten Vorgängervorschläge auf Seehäfen beziehen dürfte, ist Österreich als Binnenland nur indirekt betroffen. Ein funktionsfähiges Dienstleistungsangebot in den europäischen Seehäfen ist aber zweifellos für den österreichischen Außenhandel von Bedeutung.

## **Paket zum Binnenmarkt im Landverkehr:**

### **(1) Bericht über die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt**

- Ziele:

In dem Bericht sollen die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt analysiert und die Wirksamkeit von Kontrollen sowie die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen des Berufszweigs bewertet werden. Ferner soll bewertet werden, wie weit die Harmonisierung der Vorschriften unter anderem in den Bereichen Durchsetzung, Straßenbenutzungsgebühren sowie soziale und sicherheitstechnische Rechtsvorschriften fortgeschritten ist und was noch getan werden muss. Der Bericht soll zudem bestimmen, wie und wann die Kabotage weiter geöffnet werden kann.

- Stand:

Es handelt sich um einen Bericht der EK. Bisher liegen weder Informationen über den Inhalt noch für die Erstellung des Berichts möglicherweise notwendige Anfragen/Fragebögen etc. der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Österreich steht dem Bericht grundsätzlich neutral gegenüber. Soweit allerdings eine (weitere) Lockerung der Kabotagebestimmungen gegenüber dem sog. „Straßenpaket“ aus dem Jahr 2009 (Verordnungen (EG) 1071, 1072 und 1073/2009) angedacht ist, sieht Österreich derartige Ambitionen sehr kritisch.

## **(2) Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt und zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers**

- Ziele:

Das Paket soll für eine weitere Öffnung des Kabotagemarktes sorgen. Eine solche Öffnung könnte laut EK die Effizienz deutlich steigern, indem sie die Zahl der unnötigen Leerfahrten der Fahrzeuge mindert. Zudem soll das Paket möglicherweise Bestimmungen über in der Kabotage beschäftigte mobile Arbeitnehmer enthalten, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Die bestehenden Vorschriften über die Zulassung zu dem Berufszweig sollen unter Umständen ausgeweitet (z. B. Ausweitung auf Spediteure) und weiter harmonisiert werden (z. B. in Bezug auf die Niederlassung und die finanzielle Leistungsfähigkeit). Mit dem Vorschlag werden die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über den Zugang zum Markt und die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf geändert.

- Stand:

Derzeit liegen noch keinerlei Informationen über den geplanten, konkreten Inhalt vor.

- Österreichische Haltung:

Die Ansicht, dass eine weitere Öffnung der Kabotage zur Verringerung von „unnötigen“ Leerfahrten beiträgt, wird von Österreich nicht geteilt. Generell erscheint eine Änderung der Verordnungen (EG) 1071 und 1072/2009 bereits im Jahr 2013 etwas verfrüht, da die Verordnungen erst seit 4. Dezember 2011 anzuwenden sind und ein Bericht über die Lage auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ebenfalls erst in diesem Jahr erstellt werden soll.

## **(3) Mindestvorschriften über Sanktionen und ihre Durchsetzung im gewerblichen Straßenverkehr**

- Ziele:

Mit der Richtlinie sollen gemeinsame Mindestvorschriften über die Definition von Verstößen und Sanktionen einschließlich Straftaten im Bereich des gewerblichen Straßenverkehrs festgelegt werden. Eine solche Harmonisierung trage dazu bei, Wettbewerbsverzerrungen und ungleiche Behandlung bei Verstößen zu reduzieren.

- Stand:

Es gibt noch keinen Entwurf für diese Bestimmungen und auch keine Informationen über den ungefähren Inhalt.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich wird diese Regelung von Österreich begrüßt, der genaue Inhalt kann erst nach Vorliegen des Entwurfes geprüft werden. Die Vorschriften sind jedenfalls eine dringend notwendige Ergänzung für das im Jahr 2009 beschlossene „Straßenpaket“ und sollten so früh wie möglich vorgelegt werden.

## **(4) Gebührensysteme für Straßenfahrzeuge**

- Ziele:

Die Initiative soll laut EK eine systematischere Nutzung entfernungsbezogener Mautsysteme, die die Infrastrukturkosten und die externen Kosten auf der Grundlage des Prinzips der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer widerspiegeln fördern. Im Rahmen der Initiative soll die schrittweise Einführung eines harmonisierten Mautsystems für Lastkraftwagen geprüft werden, das bestehende zeitabhängige Entgelte (Eurovignette und einzelstaatliche Vignetten) und mögliche andere Entgelte (z. B. Kraftfahrzeugsteuern) EU-weit ersetzen könnte. Möglicherweise wird die Initiative auch einen Rechtsrahmen für die Erhebung von Pkw-Maut sowie Bestimmungen über elektronische Mautsysteme enthalten, sofern deren Interoperabilität gemäß der Richtlinie 2004/52/EG nicht erreicht wurde.

- Stand:

Es liegt noch kein Vorschlag der EK vor.

- Österreichische Haltung:

Da in Österreich bereits seit 2004 auf Autobahnen und Schnellstraßen ein elektronisches Mautsystem für Kfz > 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht in Kraft ist, ist Österreich von dieser Initiative, die offensichtlich darauf abzielt, zeitabhängige Gebühren für Lkws durch km-abhängige Mauten zu ersetzen, nicht betroffen. Was einen möglichen Rechtsrahmen für die Erhebung von Pkw-Maut betrifft, sowie eine mögliche Änderung der Bestimmungen der Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG, so wären die diesbezüglichen konkreten Vorschläge der EK abzuwarten, bevor eine Einschätzung dieser Initiative möglich ist.

## → Für 2014 anstehende Initiativen

### Intelligente Ticketausstellung, multimodale Fahrpläne, Auskunft, Onlinebuchung

- Ziele:

Dieser Legislativvorschlag könnte Bestimmungen über den Informationszugang, den Datenaustausch und die Haftung enthalten. Durch vereinfachten Zugang der Fahrgäste zum System Öffentlicher Verkehr, durch abgestimmten Fahrpläne, durch einen erleichterten Zugang zu Informationen und durch einen Fahrkartenerwerb im Internet soll der modal split in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsträger verändert werden.

- Stand bzw. österreichische Haltung:

Die Initiative ist grundsätzlich zu begrüßen. Es liegt noch kein Vorschlag vor. Der Stand der diesbezüglichen Entwicklungen in Österreich kann wie folgt dargestellt werden:

Hinsichtlich der Thematik „Intelligente Ticketausstellung“ wird derzeit neben der Einführung in einigen kleinen Stadtverkehren in Österreich (zB. Wels) ein Feldversuch mit einem Chipkartensystem im Bregenzerwald durchgeführt. Mit Ergebnissen ist nicht vor Anfang 2014 zu rechnen. Auf Basis der Auswertung der Ergebnisse wird die weitere Vorgehensweise festgelegt werden. Aufgrund der hohen Kosten bei einer Vielzahl an Zugangsstellen mit relativ geringen Erlösen ist derzeit eine flächendeckende Ausstattung aus budgetären Gründen nicht geplant. Der Feldversuch Chipkartensystem Bregenzerwald wird vom Klima- und Energiefonds der Bundesregierung gefördert.

Durch die flächendeckende Einrichtung von Verkehrsverbänden in Österreich ist die Zielsetzung der Einführung multimodaler Fahrpläne (verkehrsträgerübergreifende Fahrplangestaltung) bereits erreicht. Durch das derzeit in Umsetzung befindliche Projekt „VAÖ-Verkehrsauskunft Österreich“, bei dem die Kooperationsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbände einer der Leitpartner sind, werden multimodale Fahrpläne ab Ende 2012 österreichweit einheitlich verfügbar gemacht werden.

Eine österreichische verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskunft existiert ebenfalls bereits. Derzeit wird an dem Projekt „VAÖ“ gearbeitet, das Roll Out der Phase I, welche die „Fahrplanlage“ zum Inhalt hat, wird noch im Jahr 2012 stattfinden, im Rahmen der Phase II ist die flächendeckende Einspeisung von Echtzeitinformationen (Abweichungen von der Fahrplanlage, Verkehrslagen, etc.) aller landgebundenen Verkehrsträger geplant. Das Projekt „VAÖ“ wird ebenfalls vom Klima- und Energiefonds der Bundesregierung gefördert und basiert unter anderem auf den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der EK (TAP TSI).

Onlinebuchungssysteme existieren bereits bei einigen Verkehrsunternehmen. Eine Ausweitung auf ganz Österreich könnte als Folgeprojekt des Projekts „VAÖ“ realisiert werden.

### Begrenzung der Stickoxidemissionen (NOx) im Luftverkehr

- Ziele:

Die EK will sich im Anschluss an eine gründliche wissenschaftliche Bewertung mit der Frage der Stickoxidemissionen im Luftverkehr befassen.

- Stand:

Bis dato sind keine näheren Informationen verfügbar.

- Österreichische Haltung:

Sobald erste Vorschläge vorliegen, wird das bmvit gemeinsam mit den betroffenen Ministerien und Sozialpartner mit der Erarbeitung der Positionierung beginnen.

## → Initiativen zur Vereinfachung und zur Verringerung des Verwaltungsaufwands

### Seilbahnen für den Personenverkehr

- Ziele:

Die Überarbeitung und Anpassung der Richtlinie 2000/9/EG an den neuen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten. Eine Vereinfachung der Richtlinie durch Präzisierung der wichtigsten Begriffe und Definitionen sowie des sachlichen Geltungsbereichs, damit die Richtlinie kohärenter wird und von den Herstellern, den einzelstaatlichen Behörden und allen sonstigen Beteiligten leichter angewendet werden kann.

- Stand:

Derzeit liegt noch kein Vorschlag der EK vor. Anfang März 2012 ist seitens der EK eine Sitzung geplant, anlässlich welcher die Vorschläge der EK den Mitgliedstaaten vorgestellt werden sollen.

- Österreichische Haltung:

Da noch kein Vorschlag der EK vorliegt, kann diesbezüglich noch nicht Stellung genommen werden. Sofern mit der Änderung der Richtlinie eine Verringerung des Verwaltungsaufwandes verbunden ist, wird dies aus österreichischer Sicht begrüßt.

### Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe

- Ziele:

Die Verbesserung der Sicherheit und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen bei verschiedenen für internationale Reisen oder Inlandsreisen eingesetzten Fahrgastschiffarten. Die Vereinfachung und Klärung des geltenden Rechtsrahmens durch Rücknahme bestimmter zu weit gehender Bestimmungen für Kleinschiffe und kleine Schifffahrtsgesellschaften

- Stand:

Der Kommissionsvorschlag liegt noch nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Die Richtlinie 98/18/EG des Rates gilt für im Seeverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe. Unter österreichischer Flagge werden derzeit keine Seeschiffe und somit auch keine Fahrgastschiffe betrieben. Die von der EK angestrebte weitere Anhebung des Sicherheitsniveaus ist grundsätzlich zu begrüßen.

### Einheitlicher europäischer Luftraum

- Ziele:

Die bessere Anpassung der beiden Regelungsrahmen über den einheitlichen europäischen Luftraum (SES) (Verordnungen (EG) Nr. 549-552/2004 und Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit). Durch das SES2- Paket von 2009 wurden die älteren SES-Verordnungen nicht hinreichend geändert, so dass der Regelungsansatz für bestimmte technische Fragen nicht klar genug war.



- Stand:

Mit Inkrafttreten des zweiten SES Maßnahmenpakets (Verordnung (EG) 1070/2009) am 4. Dezember 2009 wurden Ergänzungen/Anpassungen/Verbesserungen in den bereits seit 2004 bestehenden und durch Durchführungsverordnungen ergänzten SES Verordnungen (EG 549 -552/2004) vorgesehen. Vorrangige Ziele dabei sind: Die Verabschiedung eines für alle MS verbindlichen Leistungsschemas ab 2012, die Errichtung einer überspannenden Aufsichts- und Exekutivstruktur (MS, Drittstaaten, EK, EASA, Eurocontrol etc.), die Errichtung sogenannter „funktioneller Luftraumblöcke – FABs“ bis Ende 2012, die Entwicklung und Umsetzung einer zukünftigen gemeinschaftsweiten Technologie im Rahmen des SESAR Programms unter Einbeziehung der U.S. Bemühungen im Rahmen von NextGen, die Einbeziehung und Verankerung der Sicherheitsanforderungen für Flugsicherheit im Bereich der EASA, die Einbeziehung der europäischen Flughäfen in ein künftiges Luftfahrtnetzwerk sowie die Einbeziehung der „human factors“ als Kernthema aller Umsetzungsinitiativen. Die EK hat zusammen mit den MS ihre Anstrengungen in der Umsetzung dieser Ziele ab Beginn 2010 verstärkt. Insbesondere infolge der negativen Auswirkungen im Zuge der „Vulkanaschekrise in Island“, bei der einige Schwachstellen im europäischen Flugverkehrsmanagement evident wurden, wurden die Anstrengungen in der Umsetzung von SES/II verstärkt.

Mit Dezember 2011 besteht folgender Umsetzungsgrad: Im Bereich des Leistungsschemas wurden im Dezember 2010 europaweite Leistungsziele für eine erste „Leistungsprüfungsperiode (2012 -2014) verabschiedet, die in Form eines „nationalen Leistungsplans“ 2011 an die EK übermittelt wurden. Aktuell erfolgt die Überprüfung der Leistungspläne im Hinblick auf den angemessenen Beitrag der einzelnen Staaten zur Erreichung der gesamteuropäischen Ziele. Bezüglich FABs ist Österreich im Zeitplan und hat eine entsprechende FAB Vereinbarung am 5. Mai 2011 im Zuge einer Ministerkonferenz unterzeichnet und unmittelbar darauf das parlamentarischen Verfahren zur Ratifizierung der FAB CE Vereinbarung eingeleitet. Somit kann der Zieltermin für die „FAB Umsetzung“ bis Ende 2012 seitens Österreichs eingehalten werden. Bezüglich SESAR laufen die Vorarbeiten im Rahmen der Entwicklungsphase (bis ca. 2015) etwas hinter dem Zeitplan, zumal die Abgleichung der durchaus divergierenden Ziele und Interessen der MS bzw. der teilnehmenden Industrie sich schwierig gestalten. Ebenso besteht die Absicht, über die Entwicklungsphase hinaus die Errichtungsphase von SESAR von Seiten der EK zu begleiten, wozu von dieser ein entsprechender Vorschlag zu erwarten ist. Zur Umsetzung eines „total system approach“ im Bereich des Sicherheitsmanagements im Wege der EASA wurden erste „EASA Rechtsakte“ im „fast track Prozess“ aus bestehenden SES Regulierungen in Kraft gesetzt („Common Requirements“, „Safety Oversight for ANS“ und die „Fluglotsenlizenzierung“). Für 2012 ist ein erstes Standardisierungsaudit der EASA auch für den Bereich ANS vorgesehen, welches nur durch entsprechende Erweiterung der Ressourcen der österreichischen NSA (National Supervisory Authority) abgedeckt werden kann.

- Österreichische Haltung:

Österreich unterstützt grundsätzlich die im Rahmen der hochrangigen Konferenz in Warschau am 28. November 2011 erzielten Ergebnisse, welche in der „Warschauer Erklärung“ zusammengefasst wurden. Die zwischen 2010 und 2011 im Rahmen des zweiten Maßnahmenpakets zu SES in Kraft gesetzten Rechtsakte (Leistungsplan, Netzwerkmanager, Gebührenregime, FABs) bilden die Grundlage einer nachhaltigen Verbesserung des europäischen Luftverkehrsmanagementsystems. Österreich unterstützt die Einbeziehung von nicht EU Staaten in alle Aktivitäten des SES und hat bei FAB CE durch die Einbeziehung Kroatiens und Bosniens/Herzegowinas bereits diesbezügliche Schritte gesetzt.

## → Liste der zurückzuziehenden Vorschläge

### **Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Gemeinschaftspatent**

- Ziele:

Dieser Vorschlag wurde ersetzt durch die aktuellen Vorschläge KOM(2011) 215 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes) und KOM(2011) 216 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit bei der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes im Hinblick auf die anzuwendenden Übersetzungsregelungen).

### **Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Übertragung der Zuständigkeit in Gemeinschaftspatentsachen auf den Gerichtshof**

- Ziele:

Dieser Vorschlag ist überholt infolge der Annahme der aktuellen Vorschläge KOM(2011) 215 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes) und KOM(2011) 216 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit bei der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes im Hinblick auf die anzuwendenden Übersetzungsregelungen).

### **Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Errichtung des Gemeinschaftspatentgerichts und betreffend das Rechtsmittel vor dem Gericht erster Instanz**

- Ziele:

Dieser Vorschlag ist überholt infolge der Annahme der aktuellen Vorschläge KOM(2011) 215 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes) und KOM(2011) 216 (Vorschlag für eine Verordnung über die Umsetzung der verstärkten Zusammenarbeit bei der Schaffung eines einheitlichen Patentschutzes im Hinblick auf die anzuwendenden Übersetzungsregelungen).

Hinweis: Zum aktuellen Stand und der Österreichische Haltung bzgl. der Vorschläge in Zusammenhang mit dem Gemeinschaftspatent darf auf die Ausführungen in Teil B dieses Berichts verwiesen werden.

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (kodifizierte Fassung)**

- Ziele:

Dieser Vorschlag wird ersetzt durch den Neufassungsvorschlag KOM(2010) 505.

- Österreichische Haltung:

Österreich begrüßte den im Zuge der Neufassung des Vorschlags vorgelegten Kompromisstext, der als A-Punkt anlässlich des Rates der VerkehrsministerInnen am 12.12.2011 angenommen wurde.

## B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES

### I. Einführung:

Das Achtzehnmonatsprogramm des Rates für den Zeitraum 1. Juli 2011 - 31. Dezember 2012 wurde vom polnischen, dänischen und zyprischen Vorsitz in enger Zusammenarbeit mit der EK und dem Präsidenten des Europäischen Rates erstellt. Es ist in zwei Teile gegliedert. Der erste Teil enthält den strategischen Rahmen für das Programm, der dieses in einen weiteren Kontext einbettet, insbesondere im Hinblick auf längerfristige Ziele, die in die anschließenden drei Vorsitze (Irland, Litauen und Griechenland) hinüberreichen. Der zweite Teil enthält das operative Programm mit den Themen, die während des Achtzehnmonatszeitraums anstehen.

### II. Teil Verkehr:

Im Mittelpunkt der europäischen Verkehrspolitik der kommenden Jahre werden u.a. Themen wie Mobilität, Innovation (neue Technologien), Nachhaltigkeit, Stärkung der Passagierrechte, Sicherheit und Gefahrenabwehr für Verkehrsmittel und Passagiere sowie auch die Verbesserung der sozialen Bedingungen der ArbeitnehmerInnen im Verkehrswesen stehen.

Das Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem" soll als Richtschnur für die Tätigkeiten und die Festlegung der Prioritäten der drei Vorsitze dienen. Es wird Grundlage des EU-Aktionsprogramms im Bereich Verkehr sein und den allgemeinen Rahmen bilden für Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Binnenmarktvorschriften, Technologie für Verkehrsmanagement und umweltschonende Fahrzeuge sowie Nutzung marktgestützter Instrumente und Anreize.

Die Vorsitze werden sich mit dem Strategieplan für Verkehrstechnologie befassen, mit dem ein strategischer Rahmen für Forschung und die Entwicklung und Einführung von Technologien auf der Grundlage politischer Erfordernisse und einer auf den Zeithorizont 2050 gerichteten Vision für ein integriertes, effizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem gesteckt werden soll.

Das Interesse wird ferner einer Mitteilung der EK zu sauberen Verkehrssystemen gelten. Kernpunkt ist hierbei eine konsequente Langzeitstrategie für ein umfangreiches Ersetzen von Erdölprodukten durch alternative Kraftstoffe im gesamten Verkehrssystem, wobei der Sachstand und die Perspektiven bei sauberen Systemen unter besonderer Berücksichtigung von Technologien für alternative Brennstoffe wie Elektrofahrzeuge, Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellen, Biokraftstoffe, Erdgas und synthetische Kraftstoffe bewertet werden. Aufmerksam geprüft werden soll des Weiteren eine Mitteilung der EK zu den Passagierrechten, in der für sämtliche Verkehrsarten die Situation bei den Passagierrechten beleuchtet wird.

#### Landverkehr

Die Vorsitze werden die Beratungen über die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets fortsetzen, damit eine abschließende Einigung mit dem EP erzielt werden kann. In Bezug auf Fragen der Straßenverkehrssicherheit werden die Vorsitze die Arbeiten an der Richtlinie über die grenzüberschreitende Ahndung von Verstößen fortführen und dabei anstreben, dass diese endgültig angenommen wird, oder versuchen, eine Einigung mit dem EP zu erzielen; außerdem sollen Beratungen über eventuelle Vorschläge für Folgemaßnahmen in Zusammenhang mit dem vierten Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit (2011–2020) und über einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger aufgenommen werden.

## Seeverkehr

Es ist von grundlegender Bedeutung, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrs weiterzuentwickeln und zu sichern. Die Kenntnisse und Qualifikationen der Seeleute in europäischen Gewässern sind dabei ein integraler Bestandteil. In Anbetracht dessen wird das besondere Augenmerk der Vorsitze einem Vorschlag der EK für ein Gesetzgebungspaket zur sozialen Dimension der Schifffahrt ("Paket zur Sozialagenda für den Seeverkehr"), das die "menschliche Dimension" des Seeverkehrs zum Gegenstand hat, gelten.

## Luftverkehr

Höchste Priorität in diesem Bereich hat für die Vorsitze die vollständige Umsetzung des zweiten Maßnahmenpakets zum Einheitlichen Europäischen Luftraum (SES II) sowie der funktionalen Luftraumblöcke (FAB). Ziel des Pakets SES II ist es, die Leistung des Luftverkehrs zu verbessern, wozu eine Reihe von Vorschriften, Leistungszielen und Leitlinien für FAB angenommen werden sollen. Die Vorsitze werden den Initiativen im Zusammenhang mit der Flughafenpolitik ("Flughafenpaket") gebührende Aufmerksamkeit widmen. Besondere Aufmerksamkeit wird der Umsetzung des Aktionsplans für Flughafenkapazität und in diesem Kontext der Notwendigkeit einer Überarbeitung der Zeitnischenverordnung, der Bodenabfertigungsrichtlinie sowie einem Vorschlag bezüglich der Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm gelten.

## Revision der TEN-V-Leitlinien

Besonderes Augenmerk werden die Vorsitze auf die Überarbeitung der gegenwärtigen Vorschriften über die TEN-V-Leitlinien legen. Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist das von der EU definierte hochrangige Verkehrsnetz, das einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung verschiedener Europäischen Ziele (Wettbewerbsfähigkeit, Kohäsion, Binnenmarkt sowie Umweltziele leisten soll. Die TEN-V Leitlinien sind die räumliche Festlegung des TEN-V, definieren die Anforderungen und bestimmen Werkzeuge zu dessen Umsetzung. Die Europäischen Zuschüsse zum TEN-V werden in der „Connecting Europe Facility“ geregelt, welche vom BMF behandelt wird. Der Vorschlag der EK zu den TEN-V Leitlinien wurde am 19.10.2011 veröffentlicht (KOM(2011) 650). Darin wird das Netz in einer „Zwei-Ebenen“ Struktur definiert:

Basisnetz: Zwischen der EK und den MS wurde das Basisnetz verhandelt, wobei die Kommission grundsätzliche Regeln für das Basisnetz vorgab. Das Basisnetz soll die Verbindung zwischen den Regionen sicherstellen. Das Basisnetz ist der Geltungsbereich des Europäischen Rechts in Bezug auf Infrastruktur: Einhaltung von Vorschriften (z.B: Tunnelsicherheit, Interoperabilität, Maut,.....), diverse Meldeverpflichtungen. Wesentliche Fördermittel für das Basisnetz sind nicht zu erwarten.

Kernnetz: Die EK erstellt einen Vorschlag für ein Kernnetz, welches an die Stelle der bisherigen Prioritären Projekte treten soll. Das Kernnetz wird nach einer Methode bestimmt, die auf der Auswahl bedeutender Knoten und Regeln für deren Verbindung beruht. Die MS verpflichten sich zur funktionalen Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030. Für Projekte des Kernnetzes sollen Fördermittel aus dem TEN-V Budget zur Verfügung stehen.

Für Basis- und Kernnetz werden bestimmte technische Parameter vorgeschrieben. Die Netze sind über Karten im Anhang des Verordnungsentwurfes festgelegt. Als Werkzeug zur Umsetzung des Kernnetzes sind Korridore vorgesehen. Die Korridore werden in der Connecting Europe Facility festgelegt. Der Vorschlag zu den Leitlinien entwirft eine Koordinationsstruktur zur Umsetzung der Korridore, die unter anderem den Einsatz Europäischer Koordinatoren vorsieht. Der Vorschlag sieht eine Ausweitung der Rechte der Kommission zur Koordination vor.

Der Verordnungsentwurf wurde von der polnischen Präsidentschaft im Rat diskutiert. Zwei wesentliche Aspekte der Diskussion waren: Die Abschwächung der Anforderungen für den Netzausbau (im Bereich der technischen Parameter) und die Begrenzung der Einflussnahme

der EK im Bereich der Umsetzung bzw. Widerstand einiger Staaten gegen das Korridorkonzept.

Der Entwurf für das Netz ist für Österreich grundsätzlich positiv zu werten. Im Kernnetz sind enthalten:

- Die Donauachse (Salzburg – Linz – Wien – Heygeshalom, mit einem Ast Passau / Suben – Linz),
- die Brennerachse
- die Baltisch - Adriatische Achse (Breclav – Wien – Graz – Klagenfurt – Tarvis, mit Ast Wien Bratislava)
- sowie die Verbindung Graz – Maribor.

Die drei genannten Achsen sind auch Teil von Korridoren in der Connecting Europe Facility. Eine Ergänzung des Vorschlags zum Kernnetz um die Tauern- bzw. Pyhrnachse wird angestrebt. Eine Erweiterung der Steuerungsfunktion der EK wird grundsätzlich begrüßt, da für Österreich eine effiziente Umsetzung des TEN-V auch in den Nachbarländern wichtig ist. Kleinere Anpassungen werden im Bereich der technischen Spezifikationen angestrebt.

### **III. Teil Telekommunikation und Informationsgesellschaft (federführende Zuständigkeit des bmvit Telekommunikation):**

#### **IKT-Infrastrukturen**

Österreich begrüßt die EK-Initiative „Europa 2020 - Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ und nimmt in diesem Zusammenhang auch die Herausforderungen der neuen „Europäischen Digitalen Agenda“ an, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen aus einem digitalen Binnenmarkt auf Grundlage des schnellen bzw. ultraschnellen Internet und interoperabler Anwendungen zu ziehen.

Bis zum Jahr 2020 sollen alle Europäer über einen Internetzugang mit einer Übertragungsgeschwindigkeit von mehr als 30 Mbit/s verfügen und bei mindestens 50% der europäischen Privathaushalte die Übertragungsgeschwindigkeit über 100 Mbit/s liegen.

Konkrete Maßnahmen werden in Umsetzung des Aktionsplans erfolgen, der sich aus der für Mai 2010 in Aussicht genommenen Mitteilung der EK zur „Europäischen Digitalen Agenda“ ergeben wird. Beim TTE- Rat vom 2./3. Dezember 2010 wurden Schlussfolgerungen zur Europäischen Strategie im Bereich Breitbandnetze (Investition in ein internetgestütztes Wachstum) angenommen. Damit soll unter anderem einem verbesserten Breitbandzugang für alle, insbesondere für ländliche und von konventioneller Infrastrukturausstattung benachteiligte Gebiete, Rechnung getragen werden. Darin wird die Kommission unter anderem ersucht, bis 2011 in Zusammenarbeit mit der EIB und den Mitgliedstaaten einen Vorschlag zur Unterstützung der Breitbandfinanzierung vorzulegen sowie Leitlinien für öffentliche Stellen für die Verwendung von EU-Mitteln zur Konzeptierung und Vorbereitung von Projekten für den offenen Breitbandzugang vorzugeben.

Beim TTE-Rat vom 12./13. Dezember 2011 informierte die EK über die im Rahmen der „Connecting Europe Facility“ vorgesehenen Fördermittel, wobei aufgrund der Hebelwirkung in diesem Bereich hohe Investitionen und neue innovative Anwendungen erwartet werden. Die VO zur Connecting Europe Facility (CEF) wird federführend in der Budget-RAG verhandelt, wobei die Fach-RAG (Verkehr, Energie, Telekom) zu den sektorspezifischen Aspekten für IKT die Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG beitragen sollen, insbesondere angesichts des Zusammenhangs mit den neuen TEN-V-Leitlinien. Die dänische Ratspräsidentschaft rief zu

einer engen Zusammenarbeit mit den Vertretern des Bereichs Finanzen auf und kündigte die baldige Vorlage einer Information zum Sachstand an.

Österreich begrüßt die in der EK-Initiative „Europa 2020“ und der „Europäischen Digitalen Agenda“ angeführten Ziele und hat bis 2020 vor, diese Zielsetzungen noch zu übertreffen. So hat sich Österreich vorgenommen, bis 2020 solle jedem Österreicher ein Hochleistungs-Internetzugang zur Verfügung stehen. Österreich unterstützt daher auch grundsätzlich die in der CEF vorgesehenen Unterstützungsmaßnahmen für den Breitbandausbau. Neben den bereits laufenden Aktivitäten zum Breitbandausbau wird Österreich, um gerade in ländlichen Regionen den Ausbau mobiler Breitbandnetze zu forcieren, das Frequenzspektrum der sogenannten oberen "Digitalen Dividende" (790 MHz bis 862 MHz) neben weiteren Frequenzbändern schnellstmöglich (abhängig von wettbewerbspolitischen und wettbewerbsrechtlichen Fragestellungen) zur Versteigerung an den Mobilfunk bringen.

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Roaming in öffentlichen Mobilfunknetzen in der Union**

Angesichts der besonderen Struktur des Roamingmarktes und seines grenzübergreifenden Charakters haben die nationalen Regulierungsbehörden bereits 2005 anerkannt, dass sie nicht über geeignete Instrumente verfügen, um die Wettbewerbsprobleme wirksam anzugehen, die die Ursache der hohen Preise für Roamingdienste sind. Um die Frage hoher Roamingentgelte rechtzeitig auf sichere und harmonisierte Weise zu regeln, wurden daher Maßnahmen auf EU-Ebene ergriffen.

So wurde im Juni 2007 eine erste Verordnung über das Roaming in öffentlichen Mobilfunknetzen in der Gemeinschaft (Roamingverordnung) vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet. Mit der Roamingverordnung werden die Entgelte für Sprachroamingdienste auf der Vorleistungs- und auf der Endkundenebene durch Preisobergrenzen („Eurotarife“) reguliert, die jährlich herabgesetzt werden. Die Betreiber sind zwar verpflichtet, einen Eurotarif anzubieten, es bleibt ihnen jedoch freigestellt, ihren Endkunden weitere Angebote für Roamingdienste zu unterbreiten.

Im Juli 2009 wurde eine überarbeitete Verordnung verabschiedet, mit der die ursprüngliche Verordnung verlängert und ihr Gegenstandsbereich dahingehend erweitert wurde, dass nun auch die Entgelte für SMS-Roaming auf der Vorleistungs- und auf der Endkundenebene sowie die Datenroamingentgelte auf der Vorleistungsebene darunter fallen. Außerdem wurden Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Transparenz aufgenommen. Diese geänderte Roamingverordnung gilt bis zum 30. Juni 2012. Die Verordnung wurde zwar für einen begrenzten Zeitraum verabschiedet, es ist darin jedoch vorgesehen, dass sie auf der Grundlage einer von der Kommission durchzuführenden Überprüfung verlängert oder geändert werden kann.

Im Juli 2011 legte die Kommission nun den gegenständlichen Vorschlag für eine Änderung der Verordnung vor. Der Vorschlag soll zum ersten Mal strukturelle Maßnahmen (statt reiner Preisregulierung) zur Stärkung des Wettbewerbs dadurch einführen, dass Kunden, falls sie dies wünschen, ab dem 1. Juli 2014 einen von ihrem Vertrag für nationale Mobilfunkdienste getrennten, billigeren Roamingvertrag schließen können, wobei sie ihre Telefonnummer behalten würden. Der Vorschlag sieht vor, dass Mobilfunkbetreiber (einschließlich Betreiber von virtuellen Mobilfunknetzen, die kein eigenes Netz besitzen) das Recht haben, die Netze anderer Betreiber in anderen Mitgliedstaaten zu regulierten Vorleistungspreisen zu nutzen, was einen Anreiz schaffen soll, damit mehr Betreiber auf dem Roamingmarkt miteinander in Wettbewerb treten. Bis die strukturellen Maßnahmen voll wirksam werden und der Wettbewerb die Endkundenpreise drückt, soll der Vorschlag zu einer weiteren schrittweisen Senkung der aktuellen Preisobergrenzen auf der Endkundenebene für Sprach- und Text-(SMS-)Dienste führen und eine neue Obergrenze bei den Endkundenpreisen für mobile Datendienste einführen.

Aktuelle und vorgeschlagene Preisobergrenzen auf Endkundenebene (ohne MwSt.)

	derzeit	1. Juli 2012	1. Juli 2013	1. Juli 2014
Daten (pro MB)	keine	90 Cent	70	50
Ausgehende Anrufe (pro Min.)	35	32	28	24
Eingehende Anrufe (pro Min.)	11	11	10	10
SMS (pro SMS)	11	10	10	10

Die vorgeschlagenen Preisobergrenzen auf der Endkundenebene dienen als reines „Sicherheitsnetz“ für die Kunden. Die EK geht davon aus, dass die wettbewerbsverbessernden strukturellen Maßnahmen, die vorgeschlagen werden, innovative europaweite Angebote und günstigere Preise, die deutlich unter den Schutzobergrenzen liegen, herbeiführen werden.

Aktuelle und vorgeschlagene Preisobergrenzen auf Vorleistungsebene (für Entgelte, die sich die Betreiber untereinander in Rechnung stellen)

	derzeit	1. Juli 2012	1. Juli 2013	1. Juli 2014
Daten (pro MB)	50	30 Cent	20	10
Sprache (pro Minute)	18	14	10	6
SMS (pro SMS)	4	3	3	2

Ab 1. Juli 2014 soll dann der eigene „Roamingmarkt“ entstehen und für die Kunden die Möglichkeit bestehen, einen alternativen „Roamingbetreiber“ zu wählen und zwar unabhängig vom nationalen Tarifbündel. Die Regulierungsbehörden haben die Einhaltung der Verordnung zu überwachen. Schon derzeit gültige Transparenzmaßnahmen bleiben bestehen (SMS mit Preisinformationen bei Grenzübertritt, Kostenbegrenzungsfunktion „cut off“ Limit). Überprüfung des Funktionierens der VO durch die EK bis zum 30. Juni 2015 und alle 2 Jahre Berichtspflicht der EK an Rat und EP. Außerkrafttreten der VO am 30. Juni 2022.

Aktueller Stand / weiterer Zeitplan: Die geltende Roamingverordnung gilt bis zum 30. Juni 2012. Daher wird von der dänischen Ratspräsidentschaft die Verabschiedung des nunmehrigen Verordnungsvorschlags vor dem Auslaufen der derzeit gültigen Verordnung im Juni 2012 und somit eine Einigung mit dem Europäischen Parlament in erster Lesung angestrebt.

Beim Telekom-Rat am 13. Dezember 2011 fand anhand eines Fragenkatalogs der Präsidentschaft ein umfassender Gedankenaustausch statt, bei dem einerseits zur Vermeidung einer Rechtslücke nach Ablauf der Geltungsdauer der derzeitigen Verordnung eine rasche Einigung im Rat und zwischen Rat und EP im Interesse des Verbraucherschutzes gefordert wurde, andererseits vor einer übereilten Festsetzung einer zu speziellen technischen Lösung gewarnt wurde, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Investitionsrisikos für Betreiber. Die Meinungen gingen mehrheitlich dahin, dass die Verordnung sich auf allgemeine Festlegungen konzentrieren sollte, die bei Bedarf ergänzt werden könnten. Einige Mitgliedstaaten verwiesen auf das Gremium Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK), das durch Leitlinien zumindest die technischen Vorgaben definieren sollte, daran könnten dann Durchführungsmaßnahmen geknüpft werden. Ein zentraler Punkt ist auch, dass die Preisobergrenzen („caps“) derart festgesetzt werden, dass ausreichend Spielraum zur Entwicklung von Wettbewerb gewährleistet wird.

Die dänische Präsidentschaft beabsichtigt, die Diskussionen zu diesem Dossier mit dem Ziel einer Einigung in erster Lesung ab Jänner 2012 zu intensivieren:

bis Mitte Februar 2012 - Behandlung in der Ratsarbeitsgruppe Telekommunikation  
2. Hälfte Februar 2012 - AstV Mandat für die Präsidentschaft zur Aufnahme der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament  
März 2012 – informelle Trilogie mit dem EP mit dem Ziel einer Einigung Anfang April 2012

Österreichische Position: Österreich unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen der Verordnung sowie die vorgesehenen strukturellen Änderungen in Form eines separaten Verkaufs von Roamingdiensten. Zu einer erfolgreichen Umsetzung einer solchen Lösung muss den Betreibern allerdings auch genügend Spielraum (Abstand zwischen Vorleistungs- und Endkundenpreisobergrenzen) gewährt werden, um genug Endkunden zu einem Wechsel zu einem Roaminganbieter zu bewegen, und um den Betreibern zu erlauben ihre Investitionskosten abgelden und ein nachhaltiges Business Modell erstellen zu können.

Die Preisobergrenzen auf Endkundenebene, die von der EK im Entwurf zur Roaming Verordnung vorgeschlagen wurden, bieten im Sinne der vorigen Ausführungen eine gute Diskussionsgrundlage. Die im Verordnungsvorschlag ab 1. Juli 2014 festgesetzte Preisobergrenze für Roaminggespräche auf Vorleistungsebene von 6 Cent pro Minute scheint sehr ambitioniert festgesetzt und könnte bei manchen Destinationen sogar unter den realen Kosten liegen. Diese Kostenunterdeckung würde vor allem bei Gesprächen zu Destinationen/Ländern auftreten, in denen die Empfehlung der EK über die Regulierung der Mobilfunk-Zustellungsentgelte in der EU nicht schnell genug umgesetzt wird. Zu der vorgesehenen Überprüfung der Verordnung durch die EK bis zum 30. Juni 2015, wird angemerkt, dass diese im Hinblick auf die Umsetzung und die Wirkung der strukturellen Maßnahmen zu früh vorgesehen ist. Zu diesem Zeitpunkt sind die strukturellen Änderungen erst ein Jahr in Kraft und unter Bedachtnahme der Vorlaufzeiten einer Überprüfung der Auswirkungen auf den Wettbewerb durch die vorgesehenen Maßnahmen wären die daraus gezogenen Schlussfolgerungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht aussagekräftig. Die Überprüfung sollte daher zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen oder allenfalls eine Zweiteilung der Überprüfung vorgenommen werden.

#### **IV. Teil Wettbewerbsfähigkeit**

Fortgesetzte Rechtsvorhaben im Bereich „Binnenmarkt“:

##### **Patentwesen**

Die Reform des Patentwesens in Europa besteht aus drei Teilen, nämlich den beiden Verordnungen zum EU-Patent (materiellrechtliche Patentschutz-VO und VO über die Übersetzungsregelung) sowie einem internationalen Übereinkommen zur Schaffung einer einheitlichen Patentgerichtsbarkeit. Es wird damit einem zentralen Anliegen der Wirtschaft entsprochen und ein wichtiger Beitrag zu einer wettbewerbs- und konkurrenzfähigen europäischen Wirtschaft geleistet.

Stand: Die zwei VO zum EU-Patent wurden von 25 Mitgliedstaaten im Rahmen einer verstärkten Zusammenarbeit (vZ) verhandelt. I und SP nehmen bisher nicht an dieser vZ teil.

Der Ministerrat Wettbewerbsfähigkeit hat am 27. Juni 2011 in Luxemburg unter diesen 25 Mitgliedstaaten eine Allgemeine Ausrichtung zu den beiden Verordnungsvorschlägen zum EU-Patent einstimmig angenommen. Im Anschluss daran wurden die beiden Verordnungen dem Europäischen Parlament (EP) zur Behandlung vorgelegt. Eine Einigung mit dem EP über die beiden VO wurde Ende des Jahres 2011 erzielt. Die Plenarabstimmung im EP soll frühestens im Februar 2012 stattfinden.

Parallel dazu fanden intensive Arbeiten am Übereinkommen zur Schaffung der Patentgerichtsbarkeit statt. Nachdem der EuGH in seinem im März 2011 vorgelegten Gutachten das geplante gemischte Übereinkommen zwischen der EU und ihren MS als



unionswidrig beurteilte, geht der neue Übereinkommensentwurf dahin, das einheitliche Patentgericht nunmehr im Rahmen eines völkerrechtlichen Abkommens zwischen den an der vZ beteiligten MS – somit nicht im Unionsrahmen - zu errichten, wobei eine Beteiligung von Spanien und Italien, nicht jedoch eine Beteiligung von Nicht-EU-Staaten möglich sein soll.

Beim Rat Wettbewerbsfähigkeit (WBF) vom 5./6. Dezember 2011 wurden die Diskussionen zum Entwurf eines Übereinkommens über ein einheitliches Patentgericht und den Entwurf der Satzung fortgesetzt. Es konnte jedoch keine Einigung auf ein Kompromisspapier betreffend Kernelemente wie Sitz- und Finanzierungsfragen erzielt werden.

Österreich stellte erneut seine Forderungen nach Festlegung eines Enddatums für die Finanzierung durch die Mitgliedstaaten und das Erfordernis der Einstimmigkeit in den relevanten Gremien, die über Finanz- und Personalfragen entscheiden.

Alle diese Rechtsakte zur Patentreform sollen gemeinsam in Kraft treten.

## **Raumfahrt**

### **Europäische Satellitennavigationssysteme GALILEO und EGNOS**

Das europäische Satellitennavigationsprogramm GALILEO ist das größte Industrierhaben, das bislang auf gemeinschaftlicher Ebene in Angriff genommen wurde. Als ziviles GNSS (Global Navigation Satellite System) konzipiert, soll es der Europäischen Union sowohl strategische Unabhängigkeit als auch verstärkten Zugang zum stark wachsenden Markt der Satellitennavigation ermöglichen, sowohl bei den Applikationen als auch auf Ebene der Systemimplementierung. Im Vollausbau soll GALILEO neben einer globalen Bodeninfrastruktur eine Raumkonstellation von 30 Satelliten umfassen. Mittels dieser boden- und raumgestützten Infrastruktur wird das System schließlich 5 Services anbieten.

GALILEO steht damit im globalen Wettbewerb mit bereits etablierten Systemen wie dem amerikanischen GPS und dem russischen GLONASS, sowie dem in Entwicklung befindlichen System COMPASS/Beidou der Volksrepublik China. Das satellitenbasierte Augmentierungssystem EGNOS – ein Vorläufer zu GALILEO – hat im Oktober 2009 offiziell den Betrieb aufgenommen und sendet seither Daten zur Verbesserung der Positionsaufösungen von GPS und GLONASS mit ausgezeichneter Qualität. Seit 2011 ist das System für Sicherheitskritische Anwendungen zertifiziert und somit voll operabel.

Stand: Am 9. Juli 2008 trat die Galileo Durchführungsverordnung in Kraft. Aus dieser VO ergab sich eine signifikante Änderung der Governance, welche inzwischen erfolgreich implementiert wurde. Die Beschaffung einer ersten Grundkonstellation ist bereits erfolgt, Mitte 2011 wurden die letzten Verträge der insgesamt 6 Arbeitspakete abgeschlossen. Somit ist die Implementierung einer Konstellation mit 18 Satelliten bis 2014/15 ermöglicht, die bereits eingeschränkte Dienste anbieten wird. In der Endkonstellation sind für unabhängige Positionierungen bis zu 30 Satelliten notwendig. Der Start der ersten beiden Galileo-Satelliten der IOV-Phase (In Orbit Validierung) wurde am 21. Oktober 2011 durchgeführt. Der erfolgreiche Start der Satelliten ist ein wichtiger Meilenstein bei der Implementierung des Systems und zeigt, dass die EU weiter Fortschritte bei Aufbau und Management macht. Zwei weitere Starts sind für 2012 geplant. Hinsichtlich des Vorschlags für einen Beschluss des EP und des Rates über die Regelung des Zugangs zum öffentlich-staatlichen Dienst, der von dem weltweiten Satellitennavigationssystem bereitgestellt wird, das aus dem Programm Galileo hervorgegangen ist (PRS), wurde eine Einigung in 1. Lesung erzielt, die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte am 4. November 2011. Zur Halbzeitbilanz der Satellitennavigationsprogramme vom 18. Jänner 2011 nahm der Rat am 31. März 2011 Schlussfolgerungen an.

Die EK hat den Verordnungsvorschlag betreffend den Aufbau und Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme am 30. November 2011 vorgelegt. Die Verordnung soll die VO

683/2008 ersetzen; die Haftung wurde jedoch ausgenommen, diesbezüglich wird ein Verordnungsvorschlag zur Einführung einer Haftungsregelung für die globalen Satellitennavigationssysteme der EU voraussichtlich noch in 2012 erwartet. Die dänische Ratspräsidentschaft bestätigte hinsichtlich der VO betreffend Aufbau und Betrieb der Satellitennavigationssysteme das Ziel, für Juni 2012 eine teilweise Allgemeine Ausrichtung anzustreben. Die finanziellen Aspekte werden im Rahmen der mehrjährigen Finanzvorschau behandelt.

Aufgrund des vorgestellten Vorschlages für eine neue Galileo Durchführungsverordnung wurde weiter eine Änderung der VO 912/2010 der Agentur für Europäische GNSS (GSA) angekündigt. Eine mögliche Vorlage einer geänderten GSA VO wurde für das 2. Semester 2012 in Aussicht gestellt, möglichst nach einer allgemeinen Ausrichtung zu einer neuen Galileo Durchführungsverordnung. Der Sitz der GSA wurde vom Rat (Wettbewerbsfähigkeit) am 10. Dezember 2010 festgelegt, die Agentur wird nach Prag (CZ) verlegt werden. Der Umzug der Agentur nach Prag ist für 2012 geplant.

### **Global Monitoring for Environment and Security (GMES)**

Die Erdbeobachtungsinitiative GMES soll neben GALILEO die zweite Säule einer nutzerorientierten Weltraumpolitik der EU darstellen.

Ziel von GMES ist der Aufbau und operative Betrieb von Erdbeobachtungskapazitäten (Infrastruktur und Dienstleistungen) für die Gewinnung von unabhängigen Informationen im Bereich Umwelt- und Sicherheitsmonitoring auf unterschiedlichen Maßstabsebenen (lokal bis global). GMES basiert auf den Vorarbeiten im Rahmen des thematischen Programms "Weltraum" im 7. RP sowie dem GMES Space Component Programme der ESA.

Stand: Die Verordnung über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm (GMES) und seine ersten operativen Tätigkeiten im Zeitraum 2011-2013 ist im November 2010 in Kraft getreten. Beim Rat WBF vom 5./6. Dezember 2011 stellte die EK die Mitteilung über das Europäische Erdbeobachtungsprogramm GMES und seine operativen Tätigkeiten (ab 2014) vor und erläuterte, dass nach ihrer Auffassung die Mittel für ein so wichtiges Großprojekt nicht im begrenzten Rahmen des künftigen EU-Haushalts bedeckt werden könnten. Die EK unterstrich ihren politischen Willen, das GMES-Programm weiterzuführen und erklärte, dass der Rat und das Europäische Parlament weiterhin an den Arbeiten auch in budgetären Fragen einbezogen würden.

Die österreichischen Interessen bestehen darin, sowohl beim Aufbau des Systems qualitativ hochwertige technologische Beiträge zu leisten, als auch die Dienste in Österreich entsprechend zu nutzen.

### **Europäische Raumfahrtspolitik**

Auf Grundlage des Vertrags von Lissabon kann die EU zur Umsetzung ihrer geteilten Kompetenz mit den MS notwendige Maßnahmen setzen, die auch die Form eines Europäischen Weltraumprogramms annehmen können. Vorschläge der EK und Verhandlungen mit den MS sind im Zusammenhang mit dem Finanziellen Rahmen 2014 – 2020 zu sehen sowie mit der Ausarbeitung einer Raumfahrt-Industriepolitik und den Vorschlägen zum Nachfolgeprogramm des 7. EU-Rahmenprogramms „Horizon 2020“.

Stand: Seit dem 2. Weltraumrat vom 7. Juni 2005 wurde die Bezeichnung „Europäisches Weltraumprogramm“ für die Koordinierung der ESA, EU und MS - Aktivitäten im Bereich Weltraum verwendet. Damals wurde beschlossen und festgelegt, dass sich die EU auf weltraumgestützte Anwendungen (Galileo, GMES) konzentrieren wird. Eine für September 2010 geplante Mitteilung der EK zur Europäischen Raumfahrtpolitik 2014-2010 im Dienste der europäischen BürgerInnen wurde im April 2011 vorgelegt.

Auf Basis des Rahmenabkommens vom Mai 2004 fand der 8. gemeinsame Weltraumrat der EU und der Europäischen Weltraumagentur (ESA) auf Ministerebene am 6. Dezember 2011 statt. Anhand eines Fragenkatalogs des Vorsitzes fand ein Gedankenaustausch über

Leitlinien zum Thema „Nutzen und Vorteile der Raumfahrt für die Sicherheit der europäischen Bürger“ statt. Die Nutzung der Raumfahrttechnologie und Satellitentechnik trage entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit Europas bei, wie etwa bei der Bekämpfung von Naturkatastrophen. Für das Europäische Erdbeobachtungsprogramm GMES seien noch wesentliche Fragen zur Finanzierung zu lösen, diesbezüglich sprach sich eine Reihe von Mitgliedstaaten für eine Finanzierung aus dem künftigen EU-Haushalt aus und lehnte den von der EK vorgelegten Vorschlag vom 30. November 2011 (KOM(831) endg), wonach 5,8 Mrd. EUR von den MS auf Grundlage eines Regierungsabkommens außerhalb des EU-Haushaltes aufgebracht werden sollen, entschieden ab. Zur Datenpolitik vertraten einige MS die Auffassung, dass die Daten offen und kostenfrei zugänglich sein müssten. Eine Entschließung des Rates über Leitlinien des Weltraumrates zum „Mehrwert und Nutzen des Weltraums für die Sicherheit der europäischen Bürger“ wurde einstimmig angenommen. Rumänien wurde als 19. ESA-Mitgliedstaat begrüßt.

Mangels spezifischer Finanzierungslinie im MFR wird sich nunmehr die programmatische Diskussion insbesondere auf die Verhandlungen zu „Horizon 2020“ konzentrieren.

Österreichische Position: Die Ausgestaltung der geteilten Kompetenz der EU zur Raumfahrt muss erst entwickelt und ausgearbeitet werden. Bis dahin ist für Österreich die Zusammenarbeit zwischen EU und ESA mit der Rechtsgrundlage des Rahmenabkommens im Rahmen der Weltraumräte eine notwendige, richtige und nützliche Basis. Die thematische Trennung der Verantwortlichkeiten und Arbeitsteilung zwischen EU und ESA, wie sie diesbezüglich im Rahmen von insgesamt 7 Weltraumräten seit 2004 ausgearbeitet wurde, hat sich als nützlich erwiesen. Diese sind: anwendungsorientierte Tätigkeiten und deren (ausfinanzierter) operationeller Betrieb im Rahmen der EU; Grundlagen der Raumfahrt wie Weltraumwissenschaft und Technologien, Träger und Internationale Raumstation im Rahmen der ESA. Große Infrastrukturprojekte wie Träger und ISS sollen daher weiterhin im ESA-Rahmen durch interessierte MS durchgeführt werden. Beiträge aus dem EU Haushalt sollen nicht dafür verwendet werden. Ö unterstützt weiterhin einen unabhängigen Zugang Europas zur Raumfahrt, jedoch muss dieser auch leistbar sein.

## V. Wichtige Daten:

### Bereich Verkehr/Telekommunikation

22./23. März 2012	Rat Verkehr
7./8. Juni 2012	Rat Verkehr und Telekommunikation
16./17. Juli 2012	Informeller Rat Verkehr
29. Okt. 2012	Rat Verkehr
20./21. Dez. 2012	Rat Verkehr und Telekommunikation

### Bereich Innovation

2./3. Feb. 2012	Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit
20./21. Feb. 2012	Rat Wettbewerbsfähigkeit
30./31. Mai 2012	Rat Wettbewerbsfähigkeit
27./28. Sept. 2012	Rat Wettbewerbsfähigkeit
10./11. Dez. 2012	Rat Wettbewerbsfähigkeit