

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2015**  
**AUF DER GRUNDLAGE DES**  
**LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMS DER KOMMISSION**  
**SOWIE**  
**DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMS DES RATES**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A) Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission .....</b>	<b>3</b>
<b>I. Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2015 .....</b>	<b>3</b>
1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2015 .....	3
2) Hauptprioritäten für 2015 .....	4
a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen .....	4
b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt .....	4
c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik .....	4
d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis .....	5
e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion .....	5
f) Ein vernünftiges und ausgewogenes Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten .....	5
g) Auf gegenseitigem Vertrauen fußender Raum des Rechts und der Grundrechte .....	5
h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik .....	5
i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne .....	6
j) Eine Union des demokratischen Wandels .....	6
<b>II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2015 anstehende Initiativen .....</b>	<b>7</b>
<b>III. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Maßnahmen) .....</b>	<b>8</b>
<b>IV. Liste der zurückzuziehenden zu prüfenden Vorschläge .....</b>	<b>17</b>
<b>V. 2015 in Kraft tretende Rechtsvorschriften .....</b>	<b>22</b>
<b>B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Juli 2014 – Dezember 2015) .....</b>	<b>30</b>

<i>Bereichsübergreifende Themen</i> .....	30
<i>VERKEHR</i> .....	30
<i>Querschnittsthemen</i> .....	30
<i>Luftverkehr</i> .....	30
<i>Landverkehr</i> .....	31
<i>Seeverkehr</i> .....	32
<i>TELEKOMMUNIKATION UND DIGITALER BINNENMARKT</i> .....	32
<i>WETTBEWERBSFÄHIGKEIT (BINNENMARKT, INDUSTRIE, FORSCHUNG UND RAUMFAHRT)</i> .....	34
<i>Technische Harmonisierung</i> .....	34
<i>Geistiges Eigentum</i> .....	34
<i>Forschung und Innovation</i> .....	35
<i>Raumfahrt</i> .....	36
<i>Wichtige Daten (Stand 12.1.2015):</i> .....	37



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2015**  
**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 2015**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2015 am 16. Dezember 2014 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die Förderung von Wachstum, Beschäftigung und Investitionen im Mittelpunkt des Arbeitsprogrammes der EK steht. Dafür würden sich die Bürger erwarten, dass sich die Union weniger in Themen einmische, welche auf Ebene der Mitgliedstaaten besser geregelt werden könnten.

Die EK sagt zu, keine Vorschläge vorzulegen, die diesen Zielen und Prinzipien nicht entsprechen.

**1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2015**

Die neue wirtschaftspolitische Philosophie der Kommission fußt auf drei Säulen – Investitionsimpulse, Fortsetzung der Strukturreformen und verantwortungsvolle Haushaltspolitik. Zusammen mit der Europäischen Investitionsbank hat die Kommission eine Investitionsoffensive vorgeschlagen, mit der sie Beschäftigung, Wachstum und Investitionen in Europa Auftrieb verleihen will. Zusätzliche finanzielle Mittel für neue Investitionen sollen über den neuen Europäischen Fonds für Strategische Investitionen mobilisiert werden. Mittels einer glaubwürdigen Projektauswahl und eines erweiterten und erleichterten Zugangs zu technischer Hilfe soll gewährleistet werden, dass diese Mittel auch in der Realwirtschaft ankommen.

Neben dem neuen Fonds soll auch die Nutzung innovativer Finanzierungsinstrumente (beispielsweise Darlehen und Bürgschaften anstelle von Zuschüssen) weiter gefördert werden, um die Wirkung der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds im Zeitraum 2014-2020 zu erhöhen. Ziel ist es, die Verwendung dieser Instrumente im neuen Programmzeitraum mindestens zu verdoppeln.

Weitere Maßnahmen zielen darauf ab, die Rahmenbedingungen für Unternehmen zu verbessern, rechtliche und sonstige Investitionshindernisse zu beseitigen und den Binnenmarkt weiter zu stärken. Die Kommission wird mehrere Vorschläge zur raschen Umsetzung dieses Konzepts vorlegen und auch die geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen prüfen.

Die Kommission möchte weiters folgende Prozesse voranbringen:

- Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt
- Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik
- Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis

- Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion
- Ein vernünftiges und ausgewogenes Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten
- Ein auf gegenseitigem Vertrauen fußender Raum des Rechts und der Grundrechte
- Eine neue Migrationspolitik
- Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne
- Eine Union des demokratischen Wandels

## 2) Hauptprioritäten für 2015

### a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen

Die neue wirtschaftspolitische Philosophie der Kommission fußt auf drei Säulen – Investitionsimpulse, Fortsetzung der Strukturreformen und verantwortungsvolle Haushaltspolitik. Zusammen mit der Europäischen Investitionsbank hat die Kommission eine Investitionsoffensive vorgeschlagen, mit der sie Beschäftigung, Wachstum und Investitionen in Europa Auftrieb verleihen will.

### b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt

Der digitale Binnenmarkt bildet aus Sicht der Kommission einen wichtigen Hebel zur Wiederbelebung der europäischen Wirtschaft insgesamt und trägt zu Beschäftigung, Wachstum, Innovation und sozialem Fortschritt bei. Alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft sollen digitalisiert werden. Europa müsse in dieser digitalen Revolution im Interesse seiner BürgerInnen und Unternehmen vorne mit dabei sein.. Hindernisse für die digitale Wirtschaft seien Hindernisse für Arbeitsplätze, Wohlstand und Fortschritt.

Die Kommission ist im Begriff, eine Strategie auszuarbeiten, in der die wichtigsten Herausforderungen auf dem Weg zu einem sicheren, vertrauenswürdigen und dynamischen Binnenmarkt dargelegt werden. Die Strategie beruht auf sechs Elementen: Aufbau von Vertrauen, Abbau von Beschränkungen, Gewährleistung von Zugang und Vernetzung, Aufbau der digitalen Wirtschaft, Förderung der „e-Gesellschaft“ und Investitionen in Spitzenforschung und -innovation auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnologien.

2015 möchte die Kommission im Zuge ihrer Strategie für einen digitalen Binnenmarkt laufende interinstitutionelle Verhandlungen über Vorschläge wie die europäische Datenschutzreform und die Verordnung über einen vernetzten Kontinent zum Abschluss bringen.

Geplant sind die Ergänzung des Regulierungsrahmens für den Telekommunikationssektor, die Modernisierung der EU-Gesetzgebung zum Urheberrecht und zu audiovisuellen Medien-dienstleistungen, die Vereinfachung der Verbraucherbestimmungen im Online- und digitalen Handel, die Erleichterung des elektronischen Geschäftsverkehrs, die Stärkung der Cyber-Sicherheit und die Verankerung der Digitalisierungsaspekte in anderen Politikbereichen.

### c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik

Eine verlässliche und finanzierte Energieversorgung ist der Kommission ein vorrangiges Anliegen. Sie wird einen strategischen Rahmen für die Energieunion mit den wichtigsten Maßnahmen zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit, zur Verringerung der Abhängigkeit von Einfuhrn aus Drittländern, zur weiteren Verflechtung der nationalen Strommärkte,



zur besseren Beteiligung der VerbraucherInnen, zur Verbesserung der Energieeffizienz, zur Verringerung des Kohlenstoffanteils in unserem Energie-Mix und zur Förderung von Forschung und Innovation annehmen.

Darüber hinaus soll die Union in der Klimapolitik weiterhin eine Vorreiterrolle einnehmen.

**d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis**

Als wichtigsten Punkt wird die Kommission eine Binnenmarktstrategie mit neuen Konzepten zur Ausschöpfung des vollen Potenzials des Binnenmarkts vorlegen.

Wichtige Arbeitsfelder in diesem Zusammenhang werden die Förderung von Investitionen in Infrastruktur sowie in KMU und Unternehmen mit mittlerer Kapitaldeckung, die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen und die Unterstützung der unternehmerischen Innovationstätigkeit, beispielsweise aus Mitteln des Programms „Horizont 2020“, sein.

**e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion**

Die Architektur der Wirtschafts- und Währungsunion muss weiter gefestigt werden, damit der Euro das Vertrauen der BürgerInnen behält, Marktturbulenzen widersteht und die Voraussetzungen für stabile Arbeitsplätze und nachhaltiges Wachstum schafft.

**f) Ein vernünftiges und ausgewogenes Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten**

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

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

Die Kommission wird den Beitritt der EU zur Europäischen Menschenrechtskonvention im Lichte der anstehenden Orientierungen durch den Gerichtshof weiterverfolgen, die Bemühungen um eine bessere Bekämpfung von grenzübergreifender Kriminalität und Terrorismus sowie um eine vertiefte justizielle Zusammenarbeit zum Wohle der Menschen in der gesamten EU fortsetzen und den EU-Haushalt weiter vor Betrug schützen, u. a. durch eine Fortsetzung der Bemühungen um die Einrichtung einer unabhängigen europäischen Staatsanwaltschaft.

**h) Hin zu einer neuen Migrationspolitik**

Die Kommission möchte eine europäische Migrationsagenda entwickeln, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen einem faireren und verantwortungsvollerem Umgang mit legaler Migration, der die EU für talentierte und qualifizierte Arbeitskräfte attraktiver macht, einerseits und entschlossenen Maßnahmen gegen illegale Migration und Menschenhandel und -schmuggel andererseits herzustellen.

### **i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne**

Angesichts der jüngsten Ereignisse an der Ost- bzw. Südgrenze der Europäischen Union, scheint eine wirkungsvolle gemeinsame Außenpolitik mit besseren Mechanismen mehr den je geboten zu sein, um zukünftig besser auf geopolitische Herausforderungen reagieren zu können. Europa muss in Sicherheits- und Verteidigungsfragen zusammenarbeiten und seine strategischen Partnerschaften weiterentwickeln, unter Nutzung bereits bestehender Instrumente einschließlich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik (GASP).

Die Kommission wird die Förderung von Stabilität an den Außengrenzen Europas zu ihrer Priorität machen. Dafür wird es wichtig sein die Nachbarländer unter anderem bei demokratischen Reformen und Wirtschaftsreformen zu unterstützen. Obwohl es in den kommenden fünf Jahren keine Erweiterung der EU geben wird, werden laufenden Erweiterungsverhandlungen fortgesetzt.

Im Bereich der Entwicklungspolitik wird die Kommission ihre Arbeit an den Zielen für eine nachhaltige Entwicklung nach 2015 fortsetzen und eine Reflexion über die Beziehungen zu den Entwicklungsländern in der Nach-Cotonou-Ära einleiten.

### **j) Eine Union des demokratischen Wandels**

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von der EU Verbesserungen im Hinblick auf Inhalte und Methoden ihrer Tätigkeit. Die Kommission hat neue Regeln erlassen, die die Transparenz verbessern sollen. Sie wird u.a. ein verbindliches Transparenzregister vorschlagen, damit alle EU-Organe offen zu erkennen geben, wer den politischen Willensbildungsprozess beeinflusst.

Die Kommission wird ihr Instrumentarium für eine bessere Rechtsetzung (insbesondere die Evaluierungen, die Folgenabschätzungen und die öffentlichen Konsultationen) verbessern. Alle Organe müssen sich den Grundsatz der besseren Rechtsetzung zu eigen machen, wenn der Gesetzgebungsprozess auf der EU-Ebene effizienter gestaltet werden soll. Die Kommission wird daher eine neue interinstitutionelle Vereinbarung über eine bessere Rechtsetzung vorschlagen.



## II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2015 anstehende Initiativen

### Luftverkehrspaket

**Das Paket umfasst eine Mitteilung über Herausforderungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Luftfahrtbranche und die Überarbeitung der EASA-Verordnung 216/2008.**

- Stand:

Ende Mai 2014 wurde von der European Aviation Agency (EASA) das Advance Notice of Proposed Amendment 2014-12 zum Thema European Commission policy initiative on aviation safety and a possible revision of regulation (EC) No 216/2008 publiziert. Den Stakeholdern wurde eine Frist bis 15. September 2014 eingeräumt um die in diesem NPA (Notice of Proposed Amendment) aufgeworfenen Fragen zu beantworten.

Die Veröffentlichung der diesbezüglichen Mitteilung der EASA, die auch als Grundlage für den Kommissionsvorschlag zur Änderung der EASA Basisverordnung dienen soll, wird nun zeitverzögert für das 1. Quartal 2015 erwartet.

In diesem Zusammenhang wurden seitens der Kommission auch Studien in Auftrag gegeben, die sich mit der Ressourcenentwicklung der nationalen Luftfahrtbehörde seit Gründung der EASA sowie mit einem harmonisierten europäischen Zugang zu einem Performance-Based Environment befassen. Die Ergebnisse, die bis dato noch nicht vorliegen, werden auch in die Änderung der Basisverordnung einfließen.

- Österreichische Haltung:

In der österreichischen Stellungnahme wurden folgende Positionen vertreten:

- Das jetzige reaktive EASA System sollte kombiniert werden mit einem proaktiven, risiko- und leistungsorientierten Ansatz in den Bereichen wo es sinnvoll erscheint
- Ausreichendes Datenmaterial muss für diesen neuen Ansatz zur Verfügung stehen
- Harmonisierung von sicherheitsbezogenen Ausbildungsprogrammen
- Proportionale Regelungen bei der General Aviation, Schaffung einer eigenen EU-Regelung zur Gewährleistung der Übersichtlichkeit
- Interpretation des Begriffs „State Flight“ gem. Art 3 Chicago Convention
- Eventuell Löschung des Annex II der EASA Basisverordnung
- Aufnahme von Ground Handling (GH) Vorschriften für GH Dienstleister in den EASA Regelungsrahmen
- Schaffung einer europäischen Datenbank für Lizenzen und andere Genehmigungen
- Umwelt: Keine Regelungen, die über den ICAO Annex 16 hinausgehen
- Bessere Zusammenarbeit im Bereich Security und Safety
- Eventuell die Schaffung eines gemeinsamen EU-Registers
- Vereinfachung der Zusammenarbeit zwischen den MS hinsichtlich Aufsichtstätigkeiten

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

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

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

- Begründung:

Die Richtlinie hat ihr Ziel erreicht: Alle zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 27. Januar 2007 zugelassenen nachzurüstenden Fahrzeuge sind jetzt mit neuen Spiegeln ausgestattet.

- Stand:

Die Bestimmungen der Richtlinie wurden inhaltlich durch Verordnungen über die Typgenehmigung von schweren Lastkraftwagen übernommen.

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

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

- Österreichische Haltung:

Österreich hat sich hinsichtlich der Umsetzung der Nachrüstverpflichtung seinerzeit für jene Variante entschieden, welche sich bei der Einhaltung der höherwertigen Kriterien auf den Austausch von zu Bruch gegangenen oder verlorenen Spiegeln beschränkt. Die Aufhebung der Richtlinie ist insofern problemlos, da der Nachrüst-Markt bereits umgestellt wurde und die ursprünglichen Spiegelversionen nicht mehr erzeugt werden.

##### **Aufhebung der Verordnung 569/2008 zur Änderung der Verordnung Nr. 11(1960) über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen (Aufhebung)**

- Begründung:

Diese Verordnung ist nicht mehr notwendig und durch die technische Entwicklung und andere Vorschriften überholt.

- Stand:

Die Verordnung 569/2008 (EG) änderte die Verordnung 11/1960 (EG) ab, welche das Ziel hatte, Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen zu beseitigen. Die ursprüngliche Verordnung galt für die Straßengüterbeförderung im Binnenverkehr und verbat jegliche Diskriminierung wie z.B. unterschiedliche Bedingungen je nach



Herkunftsland Diesbezüglich traf die Regierungen auch die Pflicht, die in ihren Ländern bestehenden Konditionen der Kommission bekanntzugeben. Darüber hinaus waren bei jeder Fahrt Beförderungspapiere mitzuführen, aus welchen Informationen über den Absender, das Gut und die Wegstrecke ersichtlich sind. Die Änderungen der Verordnung 569/2008 (EG) sollten insbesondere eine Verringerung der Verwaltungslast für Unternehmen bewirken und die Verordnung in Hinblick auf bereits überholte und unnötige Anforderungen überarbeiten; so wurde insbesondere die Dokumentation auf Papier um die Möglichkeit einer elektronischen Dokumentation ergänzt, und auch die Mitteilungspflicht der Regierungen wurde gestrichen.

Die Kommission plant nunmehr eine Aufhebung der Verordnung 569/2008 (EG), weil sie nicht mehr notwendig und durch neuere Gesetzgebung sowie technische Entwicklungen überholt ist.

- Österreichische Haltung:

Österreich unterstützt die Aufhebung der Verordnung 569/2008 (EG). Es gibt mit der Verordnung 1072/2009 (EG) eine neuere Rechtsgrundlage, in der die Zugangsvoraussetzungen für den Binnenstraßengüterverkehr einheitlich festgeschrieben sind, sodass etwaige diskriminierende innerstaatliche Regelungen ohnehin nicht zur Anwendung kämen. Auch die Dokumentationspflichten sind in der Verordnung 1072/2009 (EG) abschließend normiert. Weil die Verordnung 569/2008 (EG) sohin totes Recht darstellt und auch in Hinblick auf die technischen Entwicklungen der letzten Jahre nicht mehr aktuell ist, begrüßt Österreich die Aufhebung dieser Verordnung.

**Vereinfachungsvorschlag zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Vereinfachung)**

- Ziele:

Der Vorschlag wird einige Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 klären und vereinfachen. Die entsprechenden Änderungen werden die Durchführung durch die Mitgliedstaaten erleichtern und für eine einheitlichere Anwendung in der EU sorgen. Die geplanten Änderungen reduzieren den Verwaltungsaufwand für Behörden und Privatunternehmen.

- Stand:

Aus dem Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2015 ergibt sich nicht zweifelsfrei, welche Klarstellungen bzw. Vereinfachungen in Hinblick auf die Verordnung 1072/2009 (EG) vorgenommen werden sollen. Allerdings geht das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon aus, dass im Zuge dieser Gesetzesinitiative in Anlehnung an eine entsprechende Presseinformation des ehemaligen EU-Kommissars für Verkehr Siim Kallas die Kabotage, welche in den Artikeln 8ff. der Verordnung geregelt ist, liberalisiert werden soll. Bislang sind Inhaber einer Gemeinschaftslizenz dazu berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedsstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der

in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung durchzuführen. Die Kabotagebeförderungen können in jedem Mitgliedsstaat ausgeführt werden, wobei je Mitgliedsstaat nur eine Kabotagebeförderung innerhalb von drei Tagen zulässig ist.

- Österreichische Haltung:

In der Presseinformation des EU-Verkehrskommissars Kallas wurde vorgeschlagen, sämtliche Beschränkungen im Bereich des Güterkraftverkehrs aufzuheben; dadurch wäre auch Kabotage im Binnenstraßengüterverkehr uneingeschränkt erlaubt. Einer solchen Entwicklung steht Österreich sehr kritisch bzw. ablehnend gegenüber, weil bereits aufgrund der bestehenden Regelungen insbesondere die Einhaltung von Sozialvorschriften (z.B. Lenk- und Ruhezeiten) in der Praxis schwer kontrollierbar ist. Eine gänzliche Liberalisierung würde diese Problematik weiter verschärfen und zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten österreichischer Güterbeförderungsunternehmen sowie ArbeitnehmerInnen führen (z.B. Lohn- und Sozialdumping). Österreich vertritt daher die Position, dass vielmehr die Kontrolle der derzeitigen Bestimmungen hinsichtlich ihrer rechtskonformen Anwendung und Effizienz sichergestellt werden muss, und erst danach eine Weiterentwicklung stattfinden kann. Österreich tritt folglich dafür ein, die diesbezüglich bestehenden Vorschriften klarer zu fassen, um diese noch effizienter vollziehen zu können, anstelle einer gänzlicher Liberalisierung der Kabotage.

## Kombinierter Verkehr (Evaluierung)

- Ziele:

Evaluierung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten. Mit der Richtlinie wurden Anreize für Beförderungen im kombinierten Verkehr eingeführt, vor allem durch Ausnahmen von durch andere Rechtsvorschriften eingeführten Begrenzungen und Pflichten (Kabotage, Gewichte und Abmessungen).

- Stand:

Die Richtlinie 92/106/EWG (die auf RL 75/130/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten basierte, diese weiterentwickelte und ersetzte) zielte darauf ab, Anreize zur vermehrten Nutzung des Kombinierten Verkehrs (KV) zu schaffen. Dies erfolgte im Wesentlichen durch Ausnahmeregelungen von Verpflichtungen bzw. Verboten anderer spezifischer Rechtsvorschriften für den Güterverkehr, wie beispielsweise durch die Liberalisierung des KV-Straßenvor- und -nachlaufs (Ausnahme von Kontingentvorschriften) oder durch bestimmte Ausnahmen von Kfz-Steuern oder Straßenbenutzungsgebühren für die KV-Nutzung.

Zahlreiche Bestimmungen wurden durch die fortschreitende Liberalisierung und Deregulierung des Güterverkehrs in der EU zwar inhaltlich obsolet, formal aber nicht außer Kraft gesetzt. Derzeit noch relevant sind insbesondere die beiden oben erwähnten Punkte der Liberalisierung des KV-Straßenvor- und -nachlaufs in Form der Kombikabotage sowie Ausnahmen von Kfz-Steuern oder Straßenbenutzungsgebühren für KV-Nutzung.

Um die Zweckmäßigkeit der Bestimmungen zu gewährleisten, wird von Seiten der Kommission einerseits eine Klarstellung bzw. Streichung überholter Artikel angestrebt, andererseits



wird jedoch offenbar auch eine inhaltliche „Erweiterung“ gewünscht, wobei der genaue Inhalt der geplanten Erweiterungen noch nicht bekannt ist.

Die Kommission beauftragte 2014 eine ex-ante Evaluierungsstudie der Richtlinie 92/106/EWG (Fa. KombiConsult GmbH, Deutschland), die von einer umfassenden Umfrage der Kommission (bis April 2014) begleitet wurde. Über die Ergebnisse wurden die Mitgliedstaaten bislang nicht unterrichtet.

- Österreichische Haltung:

Im Zuge des 2014 von der Kommission initiierten REFIT-Programms machte AT grundsätzlich keinen Einwand gegen rechtliche Klarstellungen obsoleter inhaltlicher Bestimmungen der RL 92/106/EWG geltend.

Sollte die Kommission jedoch eine deutliche inhaltliche Erweiterung der Richtlinie vorschlagen, so wären diese Inhalte aus österreichischer Sicht genau zu prüfen. Derzeit besteht aus ho. Sicht allerdings keine Notwendigkeit nach derartigen inhaltlichen Ausweitungen. In Hinblick auf die vor kurzem erfolgte Aktualisierung der Richtlinie 96/53/EWG über Maße und Gewichte von Kraftfahrzeugen und den darin enthaltenen Verweis auf die KV-Definition gemäß Richtlinie 92/106/EWG wäre insbesondere eine allfällige Änderung der derzeit gültigen KV-Definition kritisch zu hinterfragen, weil sich damit automatisch auch der Anwendungsbereich der Richtlinie 96/53/EWG ändern würde.

### **Hafenauffangeeinrichtungen (Evaluierung)**

- Ziele:

Evaluierung der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände. Ziel der Evaluierung ist ein umfassender Überblick über die Funktionsweise der Richtlinie und die Bewertung von Effizienz und Wirksamkeit. Mit der Evaluierung sollen Problemberiche ermittelt werden, die bei einer möglichen Überarbeitung der Richtlinie angegangen werden können, um den Rechtsrahmen zu verbessern und zu vereinfachen und die Regulierungskosten zu senken. Ergebnisse werden 2015 erwartet.

- Stand:

Der von der Kommission durchzuführende Evaluierungsprozess wurde Ende 2014 u.a. durch eine derzeit noch laufende Stakeholder Consultation eingeleitet. Abhängig von den Ergebnissen, welche zurzeit noch nicht vorliegen, könnte in der Folge eine Revision der Richtlinie 2000/59/EG vorgeschlagen werden.

- Österreichische Haltung:

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

## Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Eignungsprüfung)

- Ziele:

Eignungsprüfung der:

- Richtlinie 2009/45/EG vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und - normen für Fahrgastschiffe
- Richtlinie 2003/25/EG über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe
- Richtlinie 1999/35/EG über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr
- Richtlinie 1998/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft befindlichen Personen

Die Eignungsprüfung soll ergeben, wo Potenzial für die Vereinfachung und Straffung des bestehenden Rechtsrahmens besteht, wobei ein Ausgleich zwischen den Regeln der IMO, den EU- und den nationalen Regeln gefunden werden muss. Ergebnisse werden 2015 erwartet.

- Stand:

Die Kommission hat den Prozess zur Überprüfung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für im Seeverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe bereits eingeleitet und Ende 2014 u.a. mit der Erhebung von Daten aus den einzelnen Mitgliedstaaten begonnen.

- Österreichische Haltung:

Das österreichische Schiffsregister wurde 2012 für kommerziell genutzte Seeschiffe geschlossen. Daher werden unter österreichischer Flagge auch keine Fahrgastschiffe im Seeverkehr betrieben. Österreich ist daher von der angestrebten Durchforstung des in diesem Bereich geltenden EU-Regelwerks nicht unmittelbar betroffen.

## Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Evaluierung)

- Ziele:

Evaluierung der Richtlinie 2009/33/EG vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Ziel der Richtlinie ist die Förderung der besseren Gestaltung von Ausschreibungsverfahren, die zu einer sinnvolleren Verwendung öffentlicher Mittel und saubereren Fahrzeugen führen soll. Ergebnisse werden 2015 erwartet.

- Stand:

Diese Richtlinie betrifft die öffentliche Beschaffung. Öffentliche Stellen sollen saubere und energieeffiziente Fahrzeuge anschaffen.

Diese Richtlinie soll nunmehr evaluiert und die Ergebnisse im Jahr 2015 präsentiert werden.

- Österreichische Haltung:

Seitens der Kommission wurde seinerzeit überlegt, diese Richtlinie aufzuheben, da es mittlerweile noch umweltfreundlichere Fahrzeuge gibt.

Als ersten Schritt jedoch eine Evaluierung der geltenden Richtlinie durchzuführen erscheint durchaus zweckmäßig und wird von Österreich unterstützt.

### **Sicherheit von Tunnels (Evaluierung)**

- Ziele:

Evaluierung der Richtlinie 2004/54/EG vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunnels im transeuropäischen Straßennetz. Die Ergebnisse werden 2015 erwartet.

- Stand:

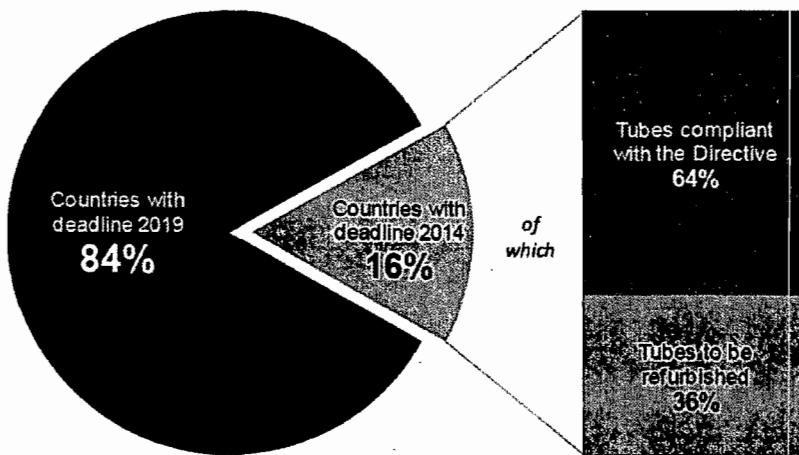
Seitens der Kommission wurde eine Studie mit dem Titel „Study on the effects of Directive 2004/54/EC on minimum safety requirements for road tunnels in the trans-European road network“ beauftragt.

Die Kernpunkte dieser Studie sind:

- Darstellung der Implementierung der Richtlinie 2004/54/EG
- Kosten/Nutzen Evaluierung
- Bewertung der Zweckmäßigkeit der Richtlinie
- Darstellung von Best Practices
- Vertiefte Untersuchungen betreffend Umsetzung in Frankreich, Deutschland, Griechenland, Italien und Slowakei

Im Rahmen der Sitzung des Straßentunnelsicherheitskomitees am 10.11.2014 wurden die Methode der Datenerhebung und der Zwischenstand der Implementierung der Richtlinie vorgestellt, zu den weiteren Punkten gab es noch keine konkreten Ergebnisse.

Die Darstellung der Implementierung der Richtlinie 2004/54/EG zeigt (siehe Grafik), dass 84 % der Tunnelanlagen in den Mitgliedstaaten mit überdurchschnittlichem Tunnelanteil liegen (Österreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Luxemburg, Slowenien, Spanien). Für diese Staaten wurde eine Umsetzungsfrist bis 30.4.2019 festgelegt.



In Staaten mit unterdurchschnittlichem Tunnelanteil zeigt sich, dass die Umsetzungsrate erst 64% beträgt. Derzeit sind trotz Ablauf der Frist für diese Staaten mit 30.4.2014 noch keine Reaktionen der Kommission erkennbar. So ist u.a. Deutschland säumig.

Der Endbericht soll gemäß Sitzung des Straßentunnelsicherheitskomitees am 10.11.2014 Anfang 2015 vorliegen, wobei die Qualität der Studie sowohl aus Sicht einiger Mitgliedstaaten (Deutschland, Schweden, etc.) als auch der Kommission derzeit noch nicht den Erwartungen entspricht. Daher wird das Ergebnis gemäß Kommission lediglich ein Bericht von Experten sein, aber nicht die „offizielle“ Meinung der Kommission darstellen.

- Österreichische Haltung:

Im Rahmen des REFIT-Programms hat Österreich die Evaluierung der Richtlinie 2004/54/EG begrüßt. Hierbei sollte auch die Frage der tatsächlichen Umsetzbarkeit bis 30.04.2019 behandelt werden, wobei aus derzeitiger Sicht es jedoch unwahrscheinlich scheint, dass die Richtlinie 2004/54/EG hinsichtlich Umsetzungsfrist adaptiert wird.

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

**Initiative zur Reduzierung der Ausbaukosten des Breitbandausbaus  
Richtlinie 2014/61/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014  
über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation**

- Ziele:

Mit dieser Richtlinie wurden Bestimmungen festgelegt mit dem Ziel, den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation zu erleichtern und entsprechende Anreize zu schaffen, indem die gemeinsame Nutzung bestehender physischer Infrastrukturen gefördert und ein effizienter Ausbau neuer physischer Infrastrukturen ermöglicht wird. Weiters werden Mindestanforderungen für Bauwerke und physische Infrastrukturen mit dem Ziel festgelegt, bestimmte Aspekte der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten in diesen Bereichen anzugleichen.



- Stand:

Die Umsetzung der Richtlinie ist bis Ende 2016 vorgesehen, an der nationalen Umsetzung wird gearbeitet.

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

- Ziele:

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

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

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

- Stand:

- Dossier wurde am 12. September 2013 veröffentlicht
- Geplante Rechtsform: Verordnung
- Erste Präsentation in der RAG Telekommunikation am 19.09.2013
- Erwähnung der Bedeutung des Dossiers in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (24.10.2013), allerdings unter Hinweis auf problematische Bereiche (Konsumentenschutz, Frequenzmanagement)
- erste Behandlung der Folgenabschätzung in der RAG: 29.10.2013
- Orientierungsdebatte beim Rat TTE am 5. Dezember 2013 Sachstandsbericht beim Rat TTE/Telekom am 6. Juni 2014
- Sachstandsbericht beim RAT TTE/Telekom am 27. November 2014
- Zahlreiche Sitzungen der EU-RAG Telekommunikation

Schon die ersten Aussprachen im Rahmen der Ratsarbeitsgruppe und im Rat haben gezeigt, dass das Dossier aus einer Vielzahl von Gründen auf Widerstand bei einer überwiegenden Mehrzahl von Mitgliedstaaten stößt.

Das Europäische Parlament hat die erste Lesung am 3. April 2014 abgeschlossen. Das EP hat in seiner ersten Lesung weitreichende Streichungen im EK-Vorschlag vorgenommen und

auch strukturell einiges verändert (z.B. Verschiebung von VO Bestimmungen in eine bestehende Richtlinie).

Die italienische Präsidentschaft hat auf Basis der Verhandlungsergebnisse in der Ratsarbeitsgruppe Telekommunikation vorgeschlagen, die Diskussionen auf 3 Bereiche zu beschränken, zu denen die größte Aussicht auf Erfolg gesehen wird, nämlich Roaming, offenes Internet/Netzneutralität sowie grundlegende Bestimmungen im Bereich des Frequenzmanagements. Die lettische Präsidentschaft wird sich in ihren Arbeiten zu dem Dossier auf die Punkte Roaming und Netzneutralität konzentrieren.

Alle übrigen Aspekte des Pakets sollen erst im Zuge des ohnehin anstehenden Gesamt-Reviews des EU Telekommunikations- Rechtsrahmens behandelt werden.

- Österreichische Haltung:

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

- Es fand vorab keine öffentliche Konsultation statt. Die Einbettung des vorliegenden Vorschlags in umfassendere politische Maßnahmenvorschläge wird vermisst.
- Die Rechtsform des Vorschlags ist eine – direkt anwendbare – EU Verordnung, ändert aber auch Richtlinien ab. Diese komplexe Konstruktion schafft Rechtsunsicherheit.
- Einige Bestimmungen des Vorschlags (z.B.: Bereich Nutzerrechte) sind aus dem EU Telekom Paket bekannt, wurden national bereits umgesetzt (Richtlinienumsetzung) und sind daher bereits geltendes Recht. Österreich spricht sich daher dafür aus, den geltenden Rechtsrahmen zur Wirkung kommen zu lassen und in weiterer Folge, wie in den Richtlinien vorgesehen, einen sorgfältigen Review-Prozess zu starten.
- Der Nutzen einer Vollharmonisierung ist in manchen Bereichen sehr fraglich. Es darf nicht zu einer Verringerung des hohen Konsumentenschutzniveaus in Österreich führen.
- In einigen Bereichen sieht die EK eine Stärkung ihrer Eingriffsrechte vor. Diese Bestimmungen werden genau auf ihre Berechtigung zu überprüfen sein, da dadurch den Mitgliedstaaten auch nationale Kompetenzen entzogen werden.
- Hinsichtlich einer EU-weiten Genehmigung wird der Nutzen für Unternehmen bezweifelt, da das telekommunikationsspezifische Notifizierungsverfahren in der Regel nicht aufwändig ist, sondern die bürokratischen Hürden in anderen (nicht voll harmonisierten) Bereichen liegen, wie beispielsweise dem Wettbewerbs-, Steuer-, Unternehmens-, Arbeits- und Sozialrecht. Jedenfalls erhöht wird durch den vorliegenden Vorschlag der Aufwand für die nationalen Regulierungsbehörden.
- Der Europäische Rahmen für die Zuteilung von harmonisierten Frequenzen für drahtlose Breitband Kommunikation - (Harmonisierung der Zeitpläne und Bedingungen wird begrüßt – Art. 12) - für paneuropäische Verfahren ist allenfalls sinnvoll, aber nationale Verfahren werden komplizierter und langwieriger durch zusätzliche EU Koordinierung.

dination/Konsultation der Ausschreibungsbedingungen (Art.13). Dieses Verfahren wird als überschießend erachtet und abgelehnt.

- Im Zusammenhang mit Roaming ist insbesondere darauf zu achten, dass nicht im Endeffekt die Masse der europäischen Bürger zur Kasse gebeten wird, um die vergleichsweise wenigen (intensiv) Roamingnutzer zu finanzieren (waterbed-Effekt). Überdies könnte sich ein übereilter Schritt in diese Richtung auch negativ auf die Investitionen der Unternehmen und damit in weiterer Folge auch auf die Qualität der Netze auswirken. Eine Regelung im Bereich Roaming sollte daher entsprechende flankierende Regelungen enthalten, um schließlich zu einem Ergebnis zu kommen, von dem alle Beteiligten profitieren können.
- Hinsichtlich offenes Internet (Art.23) ist der Ansatz einer europaweiten Regelung zu begrüßen. Netzneutralitäts-Regelungen müssen jedenfalls ein offenes und neutrales Internet sicherstellen. Ein offener und nicht diskriminierender Zugang zum Netz ist auch ein ganz wesentlicher Faktor, um innovative Dienste zu ermöglichen und diese auch in Zukunft abzusichern.

#### IV. Liste der zurückzuziehenden zu prüfenden Vorschläge

##### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern und damit in Verbindung stehende Maßnahmen**

- Begründung:

Die Rücknahme ist erforderlich, da die Folgenabschätzung und die einschlägigen Analysen veraltet sind. Rückzug in der REFIT-Mitteilung vom Juni 2014 mitgeteilt.

- Stand:

Der 2001 vorgelegte Verordnungsvorschlag war Teil des sogenannten „Zweiten Seeverkehrssicherheitspaket“ das die EK vor dem Hintergrund des Untergangs des Tankers "Erika" vorgelegt hat. Bei dem Vorschlag geht es um die Schaffung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds, der auf dem Gebiet der Haftung für und des Ersatzes von Schäden, die als Folge von Verschmutzung durch Öltankschiffe eingetretenen sind, tätig werden soll. Vorgeschlagen wird die Begründung eines Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern. Unter anderem im Hinblick auf die internationalen Entwicklungen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO in diesem Bereich wurde dieser europäische Ansatz letztlich nicht mehr weiterverfolgt.

- Österreichische Haltung:

Die Auffassung der Kommission, wonach das dem Vorschlag zu Grunde liegende Impact Assessment und die daraus resultierenden Analysen nicht mehr der aktuellen Situation entsprechen wird geteilt.

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Serbien und Montenegro über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

- Begründung:

Das ECAA-Abkommen (2006/36/APP), das Vorrang vor dem Abkommen hat, wurde von allen Mitgliedstaaten ratifiziert.

- Stand:

Der genannte Vorschlag über ein sogenanntes „Horizontales Abkommen“ zwischen der EU und Serbien und Montenegro wurde noch nicht ratifiziert. Aufgrund der Ratifizierung des ECAA (European Common Aviation Area) Abkommens, welches das „Horizontale Abkommen“ ersetzt, ist eine Ratifizierung des letzteren nicht mehr notwendig.

- Österreichische Haltung:

Österreich nimmt dies zur Kenntnis.

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Protokolls zur Änderung des Übereinkommens über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau vom 18. August 1948 (Belgrader Übereinkommen)**

- Begründung:

Keine Einigung in Sicht.

- Stand:

Am 6. Juni 2007 ermächtigte der Rat die Kommission zu Verhandlungen über den Beitritt der EU zur Donaukommission. Der Beitritt sollte durch den Abschluss eines Protokolls zur Überarbeitung des Belgrader Übereinkommens erfolgen. Bezweckt wurde damit nicht nur eine Modernisierung des Übereinkommens sondern auch die Schaffung der Möglichkeit zum Beitritt der EU. Im Juni 2008 einigte sich der eingesetzte Vorbereitungsausschuss zwar auf die abschließende Fassung eines Änderungsprotokolls, das auch einen Entwurf für die Überarbeitung des Belgrader Übereinkommens beinhaltete, in der Folge konnten aber nicht zuletzt aufgrund der Komplexität des Vorhabens keine Fortschritte mehr im Hinblick auf seine Finalisierung erzielt werden.

- Österreichische Haltung:

Die Einschätzung der Kommission fußt auf dem bisherigen Verhandlungsverlauf und wäre zur Kenntnis zu nehmen.

## **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftsicherheitsentgelte**

- Begründung:

Keine Unterstützung durch die Gesetzgeber. Blockiert seit 2010. Rückzug in der REFIT-Mitteilung vom Juni 2014 mitgeteilt.

- Stand:

Die Europäische Kommission hat am 11. Mai 2009 einen Vorschlag für eine Richtlinie über Luftsicherheitsentgelte eingebracht. Bei diesem Richtlinievorschlag geht es um die Festlegung gemeinsamer Grundsätze bei der Erhebung von Luftsicherheitsentgelten, insb. was Transparenz in der Kostenkalkulation und die dazugehörige Konsultation betrifft. Die Grundsätze im Einzelnen waren Nichtdiskriminierung, Konsultation und Rechtsbehelf, Transparenz, Kostenbezug und die Einrichtung einer Aufsichtsbehörde.

Nach mehreren Sitzungen in der Ratsarbeitsgruppe wurde beim Verkehrsministerrat im März 2010 nur ein Fortschrittsbericht vorgelegt. Seither gab es keine weitere Behandlung in der Ratsarbeitsgruppe. Im Europäischen Parlament fand die Plenarabstimmung in erster Lesung im Mai 2010 statt.

In der EK-Vorschau für 2015 wird nun die Rücknahme des Vorschlages angekündigt, da er seit 2010 blockiert ist.

- Österreichische Haltung:

Grundsätzlich begrüßte Österreich den Richtlinievorschlag, da Interesse an der Festlegung eines einheitlichen Rahmens für Luftsicherheitsentgelte bestand. Im Detail waren bei dem Vorschlag noch mehrere Fragen zu klären, vor allem Fragen hinsichtlich des Anwendungsbereiches (Schwellenwert) und zur Abgrenzung zwischen Steuern und Gebühren (Anmerkung: 2010 wurden in Österreich Luftsicherheitsentgelte noch als gesetzlich festgelegte Steuer eingehoben. Seit 2012 kommt allerdings das nationale Flughafenentgelgesetz zur Anwendung.).

Die Rücknahme des Vorschlags wird zur Kenntnis genommen.

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei und über den Abschluss des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als erste Partei, Island als zweite Partei und dem Königreich Norwegen als dritte Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei**

- Begründung:

Der Vorschlag wurde durch 2011/102/NLE ersetzt.

- Stand:

Oben dargestellter Vorschlag wurde durch das Dokument 2011/0102/NLE ersetzt (Änderung u.a. in „European Union“ anstelle von „European Community“).

- Österreichische Haltung:

Österreich nimmt dies zur Kenntnis.

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Erfüllung der Voraussetzungen für den Abschluss des ersten Übergangszeitraums durch die Republik Kroatien im Rahmen des Übereinkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Bulgarien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Kroatien, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, Rumänien, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums**

- Begründung:

Keine Entwicklung und Kroatien ist mittlerweile Mitgliedstaat.

- Stand:

Mit dem Beitritt Kroatiens wurde der Ratsbeschluss betr. Umsetzung des Acquis Communautaire im Bereich der Luftfahrt im Rahmen des ECAA Übereinkommens hinfällig.

- Österreichische Haltung:

Österreich nimmt dies zur Kenntnis.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG**

- Begründung:

Keine Einigung in Sicht.

- Stand:

Ziel des Vorschlags ist es, den Luftfahrtunternehmen eine größere Anzahl an Bodenabfertigungsdienstleistern zur Verfügung zu stellen. Für den limitierten Bereich (Fracht- und Postabfertigung, Betankung, Gepäck, Vorfeld) sieht der Vorschlag einen dritten Dienstleister für Flughäfen ab 5 Millionen Passagieren vor (betrifft den Flughafen Wien). Der Vorschlag ist flankiert von einer Reihe von Sozial- und Qualitätsvorschriften.

Im Verkehrsministerrat am 22. März 2012 wurde eine allgemeine Ausrichtung erzielt. Österreich, Deutschland und Polen enthielten sich der Stimme. Das Europäische Parlament hat den Verordnungsvorschlag stark kritisiert, was zunächst dazu geführt hat, dass dieser im Plenum im Dezember 2012 abgelehnt wurde und an den Verkehrsausschuss zurückgewiesen wurde. Am 16. April 2013 wurde der geänderte Vorschlag im Plenum nun doch angenommen (455 dafür 239 dagegen 18 Enthaltungen). Alle 16 österreichischen ParlamentarierInnen lehnten den Vorschlag jedoch ab. Eine Rücknahme der Kommission steht im Raum, da eine Einigung derzeit schwer erzielbar scheint.

- Österreichische Haltung:

Österreich stand und steht dem Vorschlag sowie der Allgemeinen Ausrichtung nach wie vor kritisch gegenüber. Befürchtet wird, dass die vorgesehenen Liberalisierungsschritte zum Nachteil von Qualität und auf Kosten der ArbeitnehmerInnen gehen. Österreich würde eine Rücknahme positiv zur Kenntnis nehmen.

**Vorschlag für eine Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom (...) über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (kodifizierte Fassung)**

- Begründung:

Aufgrund veralteter Komitologie-Bestimmungen überholt.

- Stand:

Die derzeit geltende Richtlinie 95/50/EG ist älter als der AEUV. Die vorgesehene Änderungsklausel entspricht diesem daher tatsächlich nicht, sodass die Stornierung und Erlassung einer neuen Richtlinie nachvollziehbar ist.

- Österreichische Haltung:

Österreich unterstützt den Vorschlag.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (kodifizierte Fassung)**

- Begründung:

Aufgrund veralteter Komitologie-Bestimmungen überholt.

- Österreichische Haltung:

Österreich stimmt den geplanten Änderungen zu.

**Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Patentwesen**

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

Angesichts von seit 2010 unverändert divergierenden Ansichten zur Thematik des Musterschutzes von sichtbaren Ersatzteilen gibt es keine inhaltlichen Fortschritte beim gegenständlichen Dossier. Ob die EK eine neue Initiative im Zusammenhang mit einer Gesamtbewertung des Geschmacksmusterschutzes in der Europäischen Union 2015 startet, bleibt zumindest in Anbetracht der noch nicht abgeschlossenen legitistischen Vorhaben zur Revision des Markenrechts fraglich.

**V. 2015 in Kraft tretende Rechtsvorschriften**

**Per 01.01.2015**

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen**

- Inhalt:

Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet. Das Leistungssystem sollte zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beitragen, indem es die Gesamteffizienz der Flugsicherungsdienste in den für die Leistung wesentlichen Bereichen Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, in Einklang mit den im Leistungsrahmen des Masterplans für das Europäische Flugverkehrsmanagement (ATM-Masterplan) angegebenen Bereichen und unter gebührender Berücksichtigung der als vorrangig einzustufenden Sicherheitsziele, verbessert.

Dieses System wurde bereits mit Verordnung (EU) 691/2010 in Form nationaler Leistungspläne (hierbei handelt es sich um behördliche Aktionsprogramme, die allerdings keinen Verordnungscharakter besitzen) für die erste Leistungsperiode 2012-2014 umgesetzt. Die nun novellierte Verordnung 390/2013 erweitert das Leistungssystem insbesondere um den Anwendungsbereich auf FAB-Ebene (funktionale Luftraumblöcke) ab der 2. Leistungsperiode 2015-2019.



- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Umsetzung der Verordnung in nationales Recht bedarf keiner weiteren Maßnahme, zumal diese direkt anzuwenden ist. Die Vorbereitungen und Erstellung zur Annahme der nationalen Leistungspläne durch die Europäische Kommission für die zweite Referenzperiode wurden für Österreich bereits Ende 2013 in Zusammenarbeit mit den anderen FAB CE (Central Europe) Staaten begonnen. Mit der Annahme der Leistungspläne ist im ersten Halbjahr 2015 zu rechnen.

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste**

- Inhalt:

Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste wird im Bereich der Flugsicherung eine Gebührenregelung und deren einheitliche Anwendung im europäischen Luftraum angestrebt. Die gemeinsame Gebührenregelung stellt ein integriertes Element im Hinblick auf die Erreichung der Ziele der leistungsabhängigen Entgeltregelung gem. Verordnung (EU) Nr. 390/2013 (Leistungssystem) dar. Grundprinzip der gemeinsamen Gebührenregelung ist eine vollständige und transparente Information über die Kostengrundlage, die den Vertretern der Luftraumnutzer sowie den zuständigen Behörden rechtzeitig zur Verfügung gestellt wird.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Das Gebührenschemata leitet sich aus dem Streckengebührenschemata der EUROCONTROL ab, welches in Österreich seit vielen Jahren in Anwendung steht. Es wurde im Zuge der Erstellung der Leistungspläne, die von der Kommission akzeptiert sind, auf nationaler Ebene angepasst.

**Per 01.03.2015**

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 687/2014 der Kommission vom 20. Juni 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 hinsichtlich einer Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung von Luftsicherheitsmaßnahmen, der Gleichwertigkeit der Sicherheitsstandards und der Sicherheitsmaßnahmen für Luftfracht und Luftpost**

- Inhalt:

Diese Verordnung ist eine Abänderung der Durchführungsverordnung 185/2010. Die Änderungen betreffen die gegenseitige Anerkennung der Überprüfung der Zollbehörden zum AEO (Authorized Economic Operator) und der Luftfahrtbehörden zum bekannten Versender bzw. reglementierten Beauftragten und war eine Forderung der Wirtschaftsverbände. Die Neuregelung der Anerkennung der bekannten Lieferanten hat die Europäische Kommission betrieben. An die Stelle der „Papier- und Dokumentenkontrolle“ soll Screening der Lieferungen treten.

Ein weiterer Punkt erlaubt einen neuen Sicherheitsstatus bei Luftfracht „SPX-RA“, sofern die Auswahl der Luftfracht von Personal des reglementierten Beauftragten in nicht vorhersehbarer Form erfolgt ist

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Umsetzung erfolgt mittels Entscheidung (Bescheid) an die Normadressaten. Die Normadressaten sind reglementierte Beauftragte und reglementierte Lieferanten. Diese Entscheidungen sind Ergänzungen zum nationalen Sicherheitsprogramm.

Per 02.03.2015

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

- Inhalt:

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

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

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



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

Da es sich um eine Verordnung der EU handelt, besteht grundsätzlich kein nationaler Umsetzungsbedarf. Verweise im KFG auf die aufgehobene Verordnung werden zu gegebener Zeit an die neue Verordnung angepasst werden (der Großteil der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 tritt mit 2.3.2016 in Kraft).

Aber auch eine verspätete Änderung der Verweise ist unproblematisch, da in Art. 47 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausdrücklich vorgesehen ist, dass Verweise auf die aufgehobene Verordnung als Verweise auf die neue Verordnung gelten.

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

**Per 21.05.2015**

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009**

- Inhalt:

Gestützt auf die Basisrichtlinie 2004/49/EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), die allgemein normiert, dass jeder Mitgliedsstaat in Form einer nationalen Sicherheitsbehörde gemeinsame Sicherheitsziele und gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr festzulegen hat, werden mit dieser Durchführungsverordnung der Kommission die konkreten Parameter für derartige Methoden formuliert, um die Evaluierung und Bewertung der Risiken vornehmen zu können.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Dieser Rechtsakt ist eine Verordnung, daher direkt in den Mitgliedstaaten anzuwenden. Sie ist ab 21.5.2015 anzuwenden. Die bisherige Verordnung (EU) Nr. 352/2009 gilt aber weiterhin für Projekte, die sich ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung bereits in einem sehr fortgeschrittenen Stadium befinden.

**Per 16.06.2015**

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste**

- Inhalt:

Gestützt auf Artikel 10 der Basisrichtlinie 2012/34/EU (Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes/RECAST), der die Netzöffnung des grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehrs inklusive der Kabotage normiert, legt die Durchführungsverordnung der Kommission die Parameter fest, wonach die Regulierungsbehörden in den Mitgliedstaaten den Netzzugang zugunsten gemeinwirtschaftlicher Verkehre beschränken können. Dazu dient ein Beurteilungsverfahren, dass feststellen soll, ob ein Betreiber eines gemeinwirtschaftlichen Verkehrs in seiner Wirtschaftlichkeit gefährdet wird, wenn ein grenzüberschreitender, kommerzieller Verkehr den Vorzug bei der Trassenvergabe erhalten würde.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Dieser Rechtsakt ist eine Verordnung, daher direkt in den Mitgliedstaaten anzuwenden. Sie ist ab 16.6. 2015 anzuwenden.

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität**

- Inhalt:

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Dieser Rechtsakt ist eine Verordnung, daher direkt in den Mitgliedstaaten anzuwenden. Sie ist ab 16.6. 2015 anzuwenden



**Per 01.07.2015**

**Durchführungsbeschluss 2014/672/EU der Kommission vom 24. September 2014 über die Erneuerung der Einsetzung des Leistungsüberprüfungsgremiums für den einheitlichen europäischen Luftraum**

- Inhalt:

Zur Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen kann die Europäische Kommission von einem unabhängigen Leistungsüberprüfungsgremium in allen Leistungsbereichen unterstützt werden. Bereits mit Beschluss der Europäischen Kommission vom 29. Juli 2010 wurde die Europäische Organisation für Flugsicherheit (Eurocontrol), für den Zeitraum bis zum 30. Juni 2015 als Leistungsprüfungsgremium für den einheitlichen europäischen Luftraum eingesetzt. Nach dem Ende des ersten Bezugszeitraums am 31. Dezember 2014 muss die Europäische Kommission Auswirkungen des Leistungsprogramms überprüfen. Der zusätzliche Zeitraum der Einsetzung des Leistungsüberprüfungsgremiums sollte daher am 31. Dezember 2016 enden. Mit der zeitlichen Erweiterung wird dem Leistungsüberprüfungsgremium ermöglicht, seine Arbeit in Bezug auf die Verabschiedung von Leistungsplänen für den zweiten Bezugszeitraum (2015-2019) abzuschließen, unionsweite Leistungsziele hinsichtlich bestimmter Kosten je Leistungseinheit für Flugsicherungsdienste für An- und Abflug zu entwickeln, die ab 2017 angewandt werden sollen, und im Jahr 2016 die Annahmen über den Verkehr zu prüfen, die bei der Festlegung unionsweit geltender Leistungsziele für den zweiten Bezugszeitraum zugrunde gelegt wurden.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Aus nationaler Sicht sind in Bezug auf den erweiterten Wirkungszeitraum des Leistungsprüfungsgremiums keine Umsetzungsmaßnahmen erforderlich.

**Per 01.10.2015**

**Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer**

**Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge**

- Inhalt:

Da der gegenständliche Rechtsakt auf Basis der Richtlinie 2010/40/EU (Intelligente Verkehrssysteme, IVS) erlassen wurde, gibt es für Österreich keine direkte Umsetzungsverpflichtung. Es finden derzeit Überlegungen statt, wie sämtliche thematisch

verwandte Rechtsakte auf Basis der IVS-Richtlinie zum Thema Verkehrsinformation in Österreich abgebildet werden können

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die delegierte Verordnung gilt direkt und muss nicht durch einen eigenen Rechtsakt umgesetzt werden. Bei der Umsetzung der Vorgaben können aber auch Änderungen in bestehenden Normen notwendig bzw. eine ergänzende Verordnung auf Basis des IVS-Gesetzes notwendig werden.

**Per 15.11.2015**

**Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission**

- Inhalt:

In der Zivilluftfahrt in der Union soll ein hoher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollen alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit Vertrauen in den Luftverkehr hat.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Unfällen häufig sicherheitsbezogene Störungen und Mängel vorangehen, aus denen sich das Vorliegen von Sicherheitsgefahren ergibt. Sicherheitsinformationen sind daher eine wichtige Grundlage für die Aufdeckung potenzieller Sicherheitsgefahren. Die Union, ihre Mitgliedstaaten, die Europäische Agentur für Flugsicherheit und Organisationen sollen durch die Einführung proaktiver und evidenzbasierter Sicherheitssysteme mit Schwerpunkt auf der Unfallverhütung auf der Grundlage einer Analyse aller einschlägigen Sicherheitsinformationen, einschließlich der Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt, zur Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

Zur Verbesserung der Flugsicherheit sollen sicherheitsrelevante Informationen aus der Zivilluftfahrt gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf der Grundlage der erfassten Informationen geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden.

Informationen über Ereignisse sollen innerhalb der Union ausgetauscht werden, um die Ermittlung tatsächlicher oder potenzieller Gefahren zu verbessern. Zweck des Austauschs von Informationen über Ereignisse ist, Unfälle und Störungen in der Luftfahrt zu verhindern. Es soll dabei nicht um die Klärung von Schuld- und Haftungsfragen gehen.

Der Austausch von Sicherheitsinformationen zwischen den Mitgliedstaaten, der Kommission und der Agentur erfolgt mit Hilfe des Europäischen Zentralspeichers.



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Da es sich um eine Verordnung handelt, ist eine Umsetzung in nationales Recht nicht notwendig, eventuell werden rechtliche Anpassungen aber notwendig werden. Für die operative Durchführung der Aufgaben ist behördenseitig die Austro Control GmbH zuständige Behörde.

**Per 01.12.2014**

**Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme**

- Inhalt:

Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsame Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme festgelegt, denen Betreiber von Luftfahrzeugen entsprechen müssen.

- Pläne zur Umsetzung in nationales Recht:

Die Verordnung gilt unmittelbar. Ein Teil der Verordnung gilt bereits seit 1. März 2012. Wurde das Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 1. März 2012 ausgestellt, gilt die Verordnung ab 1. Dezember 2015.

**Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Patentwesen**

Zurzeit bestehen keine umzusetzenden Rechtsakte in diesem Bereich.

## B) OPERATIVES ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Juli 2014 – Dezember 2015)

### Bereichsübergreifende Themen

Im Zusammenhang mit der Halbzeitüberprüfung der **Strategie Europa 2020** werden die drei Vorsitze dafür sorgen, dass der Rat auch weiterhin zur Verwirklichung der Ziele der Strategie und zur Einhaltung der vom Europäischen Rat für die Vollendung des Energiebinnenmarkts und des digitalen Binnenmarkts gesetzten Fristen beitragen wird. Übergeordnetes Ziel ist, ein über Grenzen und Netze hinweg vollständig im Verbund funktionierendes Europa zu erreichen und auch den Privatsektor in diesem allmählichen Aufbauprozess zu mobilisieren, was eine Suche nach neuen Formen öffentlich-privater Partnerschaften einschließlich innovativer Finanzinstrumente für die gesamteuropäische Infrastruktur erfordert. Dabei werden sich die drei Vorsitze darum bemühen, auf Synergieeffekten zwischen den drei TTE-Sektoren aufzubauen, den Aufbau der Infrastruktur insbesondere durch den Beginn der Umsetzung der Fazilität "Connecting Europe", die TEN-T-, TEN-E- und TEN-Tele-Korridore und die künftige europäische Infrastruktur für alternative Kraftstoffe voranzutreiben sowie die Sicherheit kritischer Infrastrukturen zu stärken. Auch der bereichsübergreifende Beitrag von Galileo zu den europäischen Infrastrukturen sollte umfassend genutzt werden, indem die Einführung seiner ersten Dienste, die im Optimalfall Ende 2015/Anfang 2016 bereitstehen könnten, gefördert wird.

Die drei Vorsitze werden sich auch darum bemühen, die faktengestützte Politikgestaltung und Überwachung des TTE-Sektors durch die Verwendung des von der Kommission für den Bereich Innovation und Forschung vorgelegten sogenannten "Wirkungsindikators" zu verbessern. Dieses neue Instrument wird für die systematische Überwachung der Wachstums- und Innovationskapazität des TTE-Sektors eingesetzt werden, um einen Leistungsvergleich mit anderen beschäftigungs- und wachstumsfördernden Sektoren vornehmen zu können.

### VERKEHR

Die EU-Verkehrspolitik zielt auf die Förderung einer effizienten, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität und auf die Schaffung der Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Industrie ab, die zu Wachstum und Beschäftigung führt. Während der nächsten 18 Monate werden diese Prioritäten für die verkehrspolitische Agenda der EU weiterhin bestimmt sein. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Arbeiten an den Vorschlägen zu allen Transportträgern fortgesetzt.

### Querschnittsthemen

Die drei Vorsitze werden die weiteren Arbeiten zur vollständigen Umsetzung von **Galileo** fördern, da Galileo mit anderen Dossiers im Verkehrssektor und darüber hinaus im Energie- und im Telekommunikationssektor verknüpft ist.

### Luftverkehr

Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über das **Paket zu den Fluggastrechten**, das die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und



bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und die Überarbeitung der Verordnung Nr. 2027/97 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen umfasst, sollten in diesem Programmzeitraum abgeschlossen werden.

Auch die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über das **Flughafenpaket** insbesondere hinsichtlich der Slot-VO könnten abgeschlossen werden. Auch die Erarbeitung von EU-Positionen zu ICAO-Arbeiten sowie zur Anpassung der Eurocontrol Konvention bilden Schwerpunkte der aktuellen Präsidentschaft.

Die Verhandlungen über die vorgeschlagenen Verordnungen zum einheitlichen europäischen Luftraum (**SES II +**) wurden mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze zur Einrichtung eines einheitlichen europäischen Luftraums wieder aufgenommen, um die Reform der europäischen Flugsicherung zu beschleunigen und so den zu erwartenden Anstieg der Verkehrs nachfrage in den kommenden Jahren abzudecken. Als Teil desselben Pakets haben die Vorsitze die Arbeiten an dem Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung Nr. 216/2008 zur Änderung der Vorschriften für die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) fortgeführt. Eine allgemeine Ausrichtung konnte schließlich im Rahmen des Rates TTE/Verkehr am 3. Dezember 2014 erreicht werden.

Bereits im dritten Quartal 2014 sollte die Kommission einen Vorschlag für die **Überarbeitung der Verordnung Nr. 868/2004 über unlautere Preisbildungspraktiken im Luftverkehr** vorlegen. Nach derzeitigem Stand soll der Vorschlag nunmehr im Laufe des 2. Halbjahres 2015 vorgelegt werden.

Im ersten Halbjahr 2014 nahm die Kommission eine Mitteilung über die EU-Politik im Zusammenhang mit ferngesteuerten Flugsystemen (**Drohnen**) an, an die sich im Laufe des Jahres 2015 die Vorlage von Gesetzgebungsvorschlägen anschließen wird.

Einen Vorschlag zur Überarbeitung der EASA-Verordnung wird die Kommission voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2015 unterbreiten.

### **Landverkehr**

Was den Schienenverkehr angeht, so werden die drei Vorsitze sich um den Abschluss der Verhandlungen über die verbleibenden Vorschläge zum **vierten Eisenbahnpaket** bis zum Ende des Programmzeitraums bemühen. Die lettische Präsidentschaft strebt an, die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zum technischen Teil, zu dessen drei Dossiers bereits eine allgemeine Ausrichtung auf Ratsebene erreicht werden konnte, abzuschließen. Gleichzeitig werden aber auch die Arbeiten zum marktrelevanten Teil fortgesetzt.

Zudem könnte die Prüfung eines Vorschlags für eine Richtlinie über die **Lärmreduzierung bei Güterzügen** in Erwägung gezogen werden, da die Kommission plante diesen Vorschlag im vierten Quartal 2014 vorzulegen. Derzeit liegt der Vorschlag allerdings noch nicht vor.

Im Bereich des Straßenverkehrs wurden die Beratungen über die überarbeitete Richtlinie über das **Gewicht und die Abmessungen von Nutzfahrzeugen** bereits abgeschlossen.

Ebenfalls im Bereich des Straßenverkehrs legte die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament am 18. Dezember 2014 einen delegierten Rechtsakt hinsichtlich der Bereitstellung von **IVS-Echtzeit-Verkehrsinformationen** vorlegen.

Zudem war im vierten Quartal 2014 die Vorlage eines Vorschlags der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zur Überarbeitung der Richtlinie 2003/59 über die **Weiterbildung von Berufsfahrern** einschließlich der Anforderungen im Hinblick auf eine umweltfreundliche Fahrweise geplant. Bisher liegt ein derartiger Vorschlag jedoch noch nicht vor.

Die Kommission plante ursprünglich im dritten Quartal 2014 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die verpflichtende Einführung von **Informationsdiensten für sichere Lkw-Parkplätze** vorzulegen. Bisher liegt auch hier noch kein derartiger Vorschlag vor.

Schließlich konnten im Verlauf des Jahres 2014 die Arbeiten am Richtlinien-Vorschlag zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (CBE-RL) abgeschlossen werden.

### **Seeverkehr**

Im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Förderung der Binnenschifffahrt ("NAIADES-II-Paket") könnte die Kommission eine Änderung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG vorlegen. Zudem wird voraussichtlich im ersten Quartal 2015 ein Vorschlag für eine Richtlinie über die Modernisierung und Anerkennung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschifffahrt unterbreitet.

Die Arbeiten am Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für den **Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen** wurden fortgesetzt, was auch Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament mit einschließt. Eine allgemeine Ausrichtung zu diesem Dossier konnte im Rahmen des Rates TTE/Verkehr am 8. Oktober 2014 erreicht werden. Die Kommission wird dem Rat und dem Europäischen Parlament wahrscheinlich im ersten Quartal 2015 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG über **Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände** vorlegen.

Zudem plante die Kommission im zweiten Quartal 2014 möglicherweise einen Vorschlag für eine Verordnung zur **Schaffung eines europäischen Rahmens zur Ausstellung von Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht** (Pilotage Exemption Certificate – PEC) vorzulegen (*bisher liegt ein deratiger Vorschlag jedoch noch nicht vor*).

## **TELEKOMMUNIKATION UND DIGITALER BINNENMARKT**

Die Verpflichtung zur **Vollendung des digitalen Binnenmarkts bis 2015**, die der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen vom Oktober 2013 eingegangen ist, bestimmt die Agenda der drei Vorsitze. Eine starke digitale Wirtschaft ist für das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union von entscheidender Bedeutung. Sie kann nur mit einem umfassenden Ansatz verwirklicht werden, der die Infrastruktur für den digitalen Markt, Vertrauen in Online-Tätigkeiten und die Sicherheit der Netzwerke, die Integration der Telekommunikationsmärkte sowie die Gewährleistung des Datenschutzes und des freien Datenverkehrs, die Anpassung der urheberrechtlichen Vorschriften, die Sicherstellung des grenzübergreifenden Zugangs zu Online-Diensten und -Inhalten und die Einführung strategischer Technologien abdeckt.

Die drei Vorsitze fordern eine Aktualisierung der digitalen Agenda und werden dafür sorgen, dass der Rat einen Beitrag dazu leistet, um ihr Wachstumspotenzial für Europa trotz des zunehmenden globalen Wettbewerbs zu erhalten.

Zwar wird die Umsetzung des neuen Instruments für den elektronischen Identitätsnachweis und die elektronische Unterschrift bereits zu größerem Vertrauen in das digitale Umfeld beitragen, doch angesichts der wachsenden Bedenken hinsichtlich der **Cybersicherheit** muss ein noch breiterer Rahmen für die Sicherheit der Netze und Daten geschaffen werden, weshalb die drei Vorsitze keine Mühe scheuen werden, um eine Einigung über den Vorschlag über die Netz- und Informationssicherheit herbeizuführen.

Der Telekom-Markt und die Telekom-Betreiber stehen nach wie vor im Mittelpunkt des digitalen Binnenmarkts der EU, der allerdings noch immer fragmentiert ist und die europäischen Betreiber benachteiligt sowie die Erwartungen der Bürger und der Unternehmen nicht ausreichend erfüllt. Damit Europa den starken und dynamischen Telekom-Sektor bekommt, den es benötigt, werden sich die drei Vorsitze mit allen maßgeblichen Initiativen auseinandersetzen, wie etwa dem Paket "Vernetzter Kontinent", um den Betreibern den stabilen und kohärenten Rahmen zu bieten, den sie brauchen, und den Nutzern den Schutz, den sie verdienen.

Der **Zugang zu Online-Diensten** ist nicht nur eine Frage der Verfügbarkeit von Netzen; auch die Zugänglichkeit des Internets für alle, einschließlich Menschen mit Behinderungen, sollte erörtert werden, und die drei Vorsitze werden sich um die Annahme der Web-Zugangsrichtlinie bemühen.

Was strategische Technologien wie **Big Data, Open Data und Cloud Computing** angeht, so ist es von größter Bedeutung, aufbauend auf den bestehenden europäischen Initiativen deren Potenzial als Katalysatoren für Wachstum und Produktivität besser zu nutzen. Die drei Vorsitze werden weitere Überlegungen zu einem stärker koordinierten Ansatz auf europäischer Ebene erleichtern, wobei sie insbesondere durch Regulierung hohe Standards für die sichere und zuverlässige Nutzung dieser Technologien unterstützen werden. Dadurch werden sie dafür Sorge tragen, dass die Entwicklung des Cloud Computing erleichtert und keinesfalls durch europäische Regulierung eingeschränkt wird. Angesichts der wesentlichen Rolle, die diese Technologien durch die Verbesserung der Effizienz im öffentlichen Sektor spielen können, kommt ihnen bei der Überprüfung des im Jahr 2015 auslaufenden europäischen E-Government-Aktionsplans und bei der laufenden Reform zum Datenschutz gebührende Aufmerksamkeit zu.

Was die externe Dimension der digitalen Agenda angeht, so werden die drei Vorsitze erforderlichenfalls für einen koordinierten Standpunkt der EU im Rahmen der Internationalen Fernmeldeunion sorgen. Desgleichen werden sie im Interesse von Nachhaltigkeit, Sicherheit und Entwicklung eine aktive Rolle der EU im Hinblick auf die Unterstützung eines Multi-Stakeholder-Governance-Modells für das Internet fördern.

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

### **Technische Harmonisierung**

Auf dem Gebiet der Harmonisierung der technischen Ausstattung von Kraftfahrzeugen schloss der Rat die Arbeit an der **eCall-Verordnung** ab, die zu einem erheblichen Rückgang der Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen führen sollte. Die drei Vorsitze haben ebenfalls die Arbeit an dem geplanten Vorschlag für eine **Überarbeitung der Rahmenrichtlinie über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und ihrer Bauteile aufnehmen**. Darüber hinaus werden sie die Prüfung des Vorschlags für die Vereinfachung der Überführung von Kraftfahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat angemeldet sind, wieder aufnehmen, sobald die erwartete zusätzliche Untersuchung vorliegt.

Die drei Vorsitze werden an den Vorschlägen über **Seilbahnen, Gasverbrauchseinrichtungen und persönlichen Schutzausrüstungen** arbeiten, zu denen allgemeine Ausrichtungen kürzlich angenommen werden konnten.

### **Geistiges Eigentum**

Die drei Vorsitze werden die laufenden Anstrengungen zur Stärkung des Besitzstandes im Bereich des geistigen Eigentums weiter verfolgen mit dem Ziel, ein hohes Schutzniveau zu erreichen und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu fördern.

Im Bereich des Urheberrechts und verwandter Schutzrechte wurden die **Richtlinie über verwaiste Werke und die Richtlinie über die kollektive Wahrnehmung von Schutzrechten** angenommen; in der Folge werden die drei Vorsitze die Gesetzgebungsvorschläge prüfen, die die Kommission gegebenenfalls unterbreiten wird, sobald die Ergebnisse der Überprüfung des EU-Rechtsrahmens für das Urheberrecht vorliegen, was zur Überarbeitung einiger Aspekte des Urheberrechts-Besitzstandes im digitalen Zeitalter führen könnte.

Im Bereich der Handelsmarken wird sich die Arbeit auf die Annahme des **Markenpakets** konzentrieren, das zu einer Straffung und Modernisierung sowohl der **Verordnung über die Gemeinschaftsmarke** als auch der Richtlinie zur Angleichung der nationalen Markenrechte führen soll, wobei das Ziel verfolgt wird, das Markensystem in Europa effizienter und kohärenter zu gestalten; gleichzeitig wird anerkannt, dass es einer harmonischen Koexistenz und stärkeren Zusammenarbeit zwischen dem Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (HABM) und den Markenämtern der Mitgliedstaaten bedarf. Ziel ist es, eine Einigung über das Markenpaket zu erzielen, damit es schnell angenommen werden kann.

Auf dem Gebiet der Betriebsgeheimnisse wird sich die Arbeit darauf konzentrieren, den Unternehmen einen harmonisierten Rechtsrahmen zur Verfügung zu stellen, der als notwendig erachtet wird, um die technologische Zusammenarbeit und den Austausch von Fachkenntnissen über nationale Grenzen hinweg zu fördern. Die drei Vorsitze beabsichtigen, eine schnelle Einigung über dieses Paket zu erzielen.

## **Forschung und Innovation**

Die drei Vorsitze unterstreichen die zentrale Bedeutung die Forschung und Innovation als Träger neuer Wachstumsmöglichkeiten im Rahmen der Strategie "Europa 2020", der Leitinitiative Innovationsunion und des EFR für die Wettbewerbsfähigkeit, die Beschäftigung und den sozialen Fortschritt in Europa zukommt. Forschung und Innovation müssen sich auf Netze ohne Hindernisse stützen und das Potenzial der nationalen Forschungs- und Innovationssysteme voll ausschöpfen, damit ihr Beitrag optimiert wird und sie einen konkreten Beitrag zur Strategie "Europa 2020" leisten. Zu diesem Zweck beabsichtigen die drei Vorsitze, den Zusammenhang zwischen Forschung, Innovation und Wachstum (im Sinne von Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung) zu fördern und dabei alle denkbaren Maßnahmen zur Stimulierung von Investitionen in diesen strategischen Sektoren zu sondieren. Die drei Vorsitze werden sich daher auf den Ausbau des Europäischen Forschungsraums konzentrieren, der zur Gewährleistung der Freizügigkeit von Forschern und des freien Verkehrs wissenschaftlicher Erkenntnisse als äußerst wichtig gilt, und dabei Durchführungsaspekte und den Mehrwert für die EU sowie eine bessere Angleichung der nationalen Forschungs- und Innovationsstrategien und die effiziente Nutzung von EU-Struktur- und Investitionsfonds durch die Integration der Forschungsinfrastruktur in den Mittelpunkt rücken. Als Schlüsselprioritäten gelten außerdem die Stärkung der Position junger Forscher durch einen angemessenen Sozialversicherungsschutz, attraktive Aufstiegsmöglichkeiten (auch in der Industrie) und die Steigerung der unternehmerischen Fähigkeit, den strategischen Wert von Investitionen in Humanressourcen zu erhöhen.

Die drei Vorsitze erkennen die Bemühungen der Kommission an, die Entwicklung eines faktengestützten Systems auf europäischer Ebene, mit dem die Fortschritte im Hinblick auf den Europäischen Forschungsraum und die Innovationsunion verfolgt werden sollen, zu fördern und dazu einen Beitrag zu leisten.

In der Überzeugung, dass die Durchführung der Projekte des **ESFRI-Fahrplans** die Kreativität Europas im Hinblick auf neue Ideen erheblich steigern und auch dazu beitragen wird, die Innovationslücken zu schließen und Arbeitsplätze zu schaffen, werden die drei Vorsitze sich mit Themen wie der Umsetzung des ESFRI-Fahrplans und der Entwicklung des ERIC-Instruments im Einklang mit intelligenten Spezialisierungsstrategien sowie regionalen und makroregionalen Maßnahmen befassen. Außerdem stellen Fortschritte bei der digitalen Agenda der EU und der Entwicklung einer E-Infrastruktur (einschließlich einer Dateninfrastruktur), die den Bedürfnissen aller Forschungsgemeinschaften und Innovationssektoren Rechnung trägt, einen Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung dar.

Die drei Vorsitze werden eine "**Wissenschaft mit der und für die Gesellschaft**" stärker ins Bewusstsein rücken, um soziale und wirtschaftliche Teilhabe und Wettbewerbsfähigkeit dank Forschung und Innovation im Kontext der Bewältigung der größten gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimawandel, Energieversorgungssicherheit, Ernährungssicherheit, Biowirtschaft, Gesundheit und Überalterung der Bevölkerung auch durch soziale Innovation, offene Wissenschaft und eine von der Gesellschaft angestoßene technologische Innovation zu fördern. In diesem Zusammenhang könnten die ersten Diskussionen über das demnächst erwartete **Grünbuch der Kommission zur Wissenschaft** nach 2020 als wichtiger Katalysator zur Förderung der Prioritätensetzung und eines besseren Verständnisses des Umfangs und der Bedeutung der globalen Herausforderungen dienen.

Um eine dynamische Kontinuität der bisherigen Arbeiten im Rat zu gewährleisten, beabsichtigen die drei Vorsitze, die Dossiers über wissenschaftliche und technologische Forschung in speziellen Regionen, insbesondere dem Mittelmeer- und dem Ostseeraum, weiter voranzubringen, wobei besonders auf die einschlägigen gemeinsamen Forschungsprogramme mehrerer Mitgliedstaaten Bezug genommen wird.

Die drei Vorsitze werden die Arbeiten zur abschließenden **Evaluierung des Siebten Rahmenprogramms** fördern. Sie werden die Ergebnisse der ersten Phase des Rahmenprogramms Horizont 2020 genau verfolgen und analysieren, um sicherzustellen, dass das Potenzial des Programms mit Blick auf das wissenschaftliche, industrielle und soziale Wachstum der Europäischen Union einschließlich geeigneter Synergien mit den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds voll ausgeschöpft wird.

### **Raumfahrt**

Die Beratungen über die Entwicklung der künftigen Beziehungen zwischen der Union und der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) haben Ende 2012 begonnen. Die drei Vorsitze werden sie weiterführen, damit der Rat die Weichen dafür stellen kann, wie bei diesen Beziehungen – einschließlich der Änderungen an dem derzeitigen Rahmenabkommen zwischen der EU und der ESA – unter Nutzung der Fachkenntnisse der ESA im Rahmen einer verstärkten Partnerschaft weiter vorgegangen werden kann. Wünschenswert ist daher eine umfassendere Diskussion über die künftige Ausarbeitung einer integrierten und umfassenden EU-Raumfahrtstrategie, in der die Bemühungen einzelner Mitgliedstaaten und die strategischen Instrumente der EU zusammenfließen.

Hochauflösende Satellitendaten (HRSD) und HRSD-gestützte Anwendungen sind ein unerlässliches Mittel für die Umweltüberwachung, Stadtplanung, Landwirtschaft, die Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen und die Katastrophen- und Krisenbewältigung geworden, sind jedoch auch für Sicherheit und Verteidigung von großer Bedeutung. Bei der Regulierung der Gewinnung und Verbreitung von HRSD durch kommerzielle Anbieter gibt es in der EU jedoch erhebliche Unterschiede. Die drei Vorsitze wollen dafür Sorge tragen, dass die Arbeiten im Hinblick auf die Annahme des anstehenden Vorschlags für eine Richtlinie über die Identifizierung und Verbreitung von hoch-auflösenden Satellitendaten zur Erdbeobachtung (HRSD) für kommerzielle Zwecke vorankommen, damit angemessene Beratungen mit den Mitgliedstaaten und den interessierten Kreisen gewährleistet sind, um einen zuverlässigeren Zugang zu HRSD zu schaffen und dafür zu sorgen, dass Informationen über die Zugänglichkeit von HRSD für die Unternehmen in der HRSD-Wertschöpfungskette und bei den Kundengeschäften in gutem und ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Die EU-Leitprogramme **Galileo** und **Copernicus** stehen am Anfang ihrer Betriebsphase, und für die volle Durchführung und Nutzung bedarf es weiterer Arbeiten. Es muss sichergestellt werden, dass diese Programme für die Politiken und die Bürger der Union von größtmöglichem Nutzen sind. Zu diesem Zweck könnte während der Amtszeit der drei Vorsitze eine Diskussion eingeleitet und weitergeführt werden.

Auf europäischer Ebene sollte eine Fähigkeit zur Beobachtung und Verfolgung von Objekten im Weltraum (SST) geschaffen werden, um die vorhandenen nationalen und europäischen zivilen und militärischen Mittel weiterzuentwickeln und zu nutzen, damit das Problem des Weltraummülls angegangen werden kann, der mittlerweile eine ernsthafte Bedrohung für die Sicherheit, Gefahrenabwehr und Nachhaltigkeit bei Weltraumaktivitäten darstellt.



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Im Bewusstsein des doppelten Verwendungszwecks einer derartigen Fähigkeit werden die drei Vorsitze in enger Koordinierung mit der Europäischen Kommission arbeiten, um die Teilnahme möglichst vieler Mitgliedstaaten am Rahmen zur SST-Unterstützung zu fördern und zu erleichtern, wobei die Teilnahmekriterien natürlich zu erfüllen sind.

### **Wichtige Daten (Stand 12.1.2015):**

#### Rat Verkehr, Telekommunikation und Energie:

- 13. März 2015: Verkehr
- 11. Juni 2015: Verkehr
- 12. Juni 2015: Telekommunikation
- 7. Oktober 2015: *Informeller Rat Verkehr*
- 8. Oktober 2015: Verkehr
- 10. Dezember 2015: Telekommunikation

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

- 2./3. März 2015: Rat WBF
- 26/27. März 2015: *Informeller Rat WBF*
- 28/29. Mai 2015: Rat WBF
- 1./2. Oktober 2015: Rat WBF
- 30. November/1. Dezember: Rat WBF