

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2017  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION  
SOWIE  
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMES DES RATES**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>1</b>
<b>I) Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2017 .....</b>	<b>2</b>
<b>1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2017 .....</b>	<b>2</b>
<b>2) Hauptprioritäten für 2017 .....</b>	<b>2</b>
<b>a) Neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen .....</b>	<b>2</b>
<b>b) Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt.....</b>	<b>3</b>
<b>c) Eine robuste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzpolitik .....</b>	<b>4</b>
<b>d) Ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis .....</b>	<b>4</b>
<b>e) Eine vertiefte und fairere Wirtschafts- und Währungsunion .....</b>	<b>5</b>
<b>f) Handel: Ein vernünftiges und ausgewogenes Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten .....</b>	<b>6</b>
<b>g) Auf gegenseitigem Vertrauen fußender Raum des Rechts und der Grundrechte .....</b>	<b>6</b>
<b>h) Auf dem Weg zu einer neuen Migrationspolitik.....</b>	<b>6</b>
<b>i) Mehr Gewicht auf der internationalen Bühne .....</b>	<b>6</b>
<b>j) Eine Union des demokratischen Wandels.....</b>	<b>7</b>
<b>II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2017 anstehende Initiativen .....</b>	<b>8</b>
<b>III. Initiativen zur Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes (REFIT-Initiativen) .....</b>	<b>11</b>
<b>IV. Vorrangige anhängige Vorschläge .....</b>	<b>19</b>
<b>V. Liste der zurückziehenden Vorschläge .....</b>	<b>23</b>
<b>VI. Liste der geplanten Aufhebungen .....</b>	<b>25</b>
<b>B) ACHTZEHNMONATSPROGRAMM DES RATES (Januar 2016 – Juni 2017).....</b>	<b>26</b>
<b>Einleitung.....</b>	<b>26</b>
<b>Binnenmarkt.....</b>	<b>26</b>
<b>Investitionen in die Zukunft .....</b>	<b>27</b>
<b>Wichtige Daten (Stand 13.1.2017): .....</b>	<b>35</b>

**JAHRESVORSCHAU DES BMVIT 2017  
AUF DER GRUNDLAGE DES  
LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION  
SOWIE  
DES OPERATIVEN JAHRESPROGRAMMES DES RATES**

**A) LEGISLATIV- UND ARBEITSPROGRAMMES DER KOMMISSION**

**I) Zusammenfassung des Arbeitsprogramms 2017**

**1) Die wichtigsten Herausforderungen für 2017**

Die Europäische Kommission (EK) hat ihr Arbeitsprogramm 2017 am 25. Oktober 2016 verabschiedet. In der Einleitung wird betont, dass die EU im Jahr 2016 enorme Fortschritte bei der Umsetzung ihrer Strategien erzielt hat. Daher wird sie im Jahr 2017 große Aufmerksamkeit auf die operative Seite ihrer Arbeit richten, das heißt es soll gewährleistet werden, dass bestehende europäische Rechtsvorschriften ordnungsgemäß angewendet, durchgesetzt und ihrem Zweck gerecht werden. Die Vorschläge für 2017 sind Ausdruck der Erneuerungsbestrebungen im Vorfeld des 60. Jahrestags der Römischen Verträge im März 2017 und es soll darauf hingearbeitet werden, dass diese neuen und die in den vergangenen Jahren vorgelegten Vorschläge gemeinsam mit dem Rat und dem Parlament rasch verabschiedet werden, damit sie ihre Wirkung entfalten können.

Die Europäische Kommission betont, dass noch größere Anstrengungen unternommen werden sollen, um die Durchsetzung des EU-Rechts in allen Arbeitsbereichen zu verbessern, damit alle Unternehmungen in einem angemessenen Verhältnis zu unseren ambitionierten Politikzielen stehen und wirkungsvoll zu ihrer Verwirklichung beitragen. Viele der geplanten Schlüsselinitiativen für 2017 stellen REFIT Initiativen dar. Weiters soll ein Anzeiger veröffentlicht werden, in dem ausführlich beschrieben wird, welche Maßnahmen im Anschluss an die Stellungnahmen der REFIT-Plattform ergriffen wurden und welche geltenden Rechtsvorschriften einer Evaluierung und Überprüfung unterzogen werden sollen. Die Offenheit und Transparenz der Kommission gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern wird beibehalten, denn dies hat enorm zur Verbesserung der Qualität der Arbeit und der Vorschläge beigetragen.

**2) Hauptprioritäten für 2017**

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

Die Kommission wird weiter daran arbeiten, dass in Europa neue Branchen und Arbeitsplätze entstehen, gesellschaftliche und umweltpolitische Herausforderungen bewältigt und die Lebensbedingungen der Menschen verbessert werden. Bei neuen Technologien und Geschäftsmethoden einschließlich intelligenter Spezialisierung soll Europa zum Marktführer werden. Weiters wird an der Umsetzung der Ziele für eine nachhaltige Entwicklung gearbeitet.

Der Aktionsplan Kreislaufwirtschaft soll vorangebracht und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Qualität und die Verbreitung der Wiederaufbereitung und Wiederverwendung von Kunststoffen in der EU gefördert sowie die Umweltbelastung durch Kunststoffabfälle verringert werden. Geplant ist auch ein Gesetzgebungsvorschlag zu qualitativen Mindestanforderungen für wiederverwendetes Wasser und eine Überarbeitung der Trinkwasser-Richtlinie.

Der Schwerpunkt wird auch weiterhin auf den drei Feldern Investitionen, gesunde Staatsfinanzen und Strukturreformen liegen. In ihrer anstehenden Empfehlung zur Wirtschaftspolitik des Euro-Währungsgebiets wird die Kommission für einen positiven haushaltspolitischen Kurs plädieren. Ebenso wird die Kommission eine weitere Serie länderspezifischer Empfehlungen ausarbeiten.

Gemeinsam mit dem Europäischen Parlament und dem Rat soll der Vorschlag der Kommission zur Überprüfung des Mehrjahres-Finanzrahmens (2014-2020) erörtert werden. Es wird ein stärker auf die Prioritäten der Union ausgerichteter Haushalt angestrebt, mit dem rascher auf unvorhergesehene Umstände reagiert werden kann, der einfachere Regeln für Finanzhilfeempfänger bereithält und stärker ergebnisorientiert funktioniert.

Die Kommission wird auch weiter an einer Vereinfachung und Modernisierung der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) arbeiten und die Verbesserung der Funktionsweise der Lebensmittelversorgungskette prüfen, inwiefern weitere Maßnahmen erforderlich sind.

#### **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. Aus diesem Grund hat die Kommission bereits im Mai 2015 die Strategie für einen digitalen Binnenmarkt mit dem Ziel vorgeschlagen, einen voll funktionsfähigen digitalen Binnenmarkt zu schaffen.

Die EK nimmt Bezug auf das Arbeitsprogramm des letzten Jahres und kündigt an, die noch ausstehenden Rechtsakte voranzutreiben. Dies betrifft etwa das REFIT-Mehrwertsteuer-Paket mit Vorschlägen zum elektronischen Geschäftsverkehr, zu elektronischen Veröffentlichungen, elektronischen Büchern und Initiativen zur Förderung der Datenwirtschaft durch Beseitigung ungerechtfertigter Hindernisse für den freien Datenverkehr.

Die EK kündigte an, eng mit den gesetzgebenden Organen zusammenzuarbeiten, um bei den bereits vorliegenden Initiativen rasche Fortschritte zu erzielen. Das betrifft die Vorschläge zum digitalen Vertragsrecht, Urheberrecht, Geoblocking, Portabilität, Paketzustelldiensten, audiovisuellen Mediendienstleistungen, zur Telekommunikation, Nutzung des Frequenzbands 700 MHz für Mobilfunkdienstleistungen und – zuletzt – zu „Wifi4EU“. Auf Konnektivität kommt es entscheidend an, die Kommission ist bestrebt, ihr Versprechen wahr zu machen, bis Mitte 2017 die Roaming-Gebühren abzuschaffen.

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

Vorrangige Aufgabe der Kommission ist die Umsetzung des Pariser Übereinkommens sowie des internationalen Übereinkommens zur Absenkung der Luftverkehrs-Emissionen (im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation). Zu letzterem wird auf die Ausführungen im Abschnitt des Jahresprogrammes der EK verwiesen.

In ihrer Strategie für die Energieunion hat die Kommission die wesentlichen Maßnahmen dargelegt, die erforderlich sind, um Europas Energieversorgung sicherzustellen und seine Importabhängigkeit zu verringern, die nationalen Energiemärkte zu integrieren, Energieeffizienz zur Priorität zu machen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Wirtschaft zu senken und Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern. An der Umsetzung dieser wird weitergearbeitet.

Auch geplant sind Folgemaßnahmen zu der von der Kommission im Juli 2016 vorgelegten Strategie für emissionsarme Mobilität. Mit dieser Strategie soll eine Effizienzsteigerung im Verkehrswesen bewirkt werden, indem niedrigere Emissionen und eine schrittweise Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge gefördert wird. Daher wird die Kommission in einem ersten Schritt REFIT-Überarbeitungen der Verordnungen über Kraftfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge sowie Strategien zur Einführung von Normen vorlegen, mit denen Emissionswerte von null oder auf sehr niedrigem Niveau vorgeschrieben werden.

Weiters ist auch eine Änderung der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge vorgesehen. Mit der Anwendung des Verursacherprinzips sollen Verbesserungen für jene Mitgliedstaaten vorgeschlagen werden, die Straßennutzungsgebühren erheben wollen, einschließlich gemeinsamer Normen für streckenbezogene Entgelte.

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

Die Kommission will ihren Fokus auf folgende Vorhaben richten: Maßnahmen zur Unterstützung der Expansionsbestrebungen von KMU und neu gegründeten Unternehmen, ein Paket zu den Rechten am geistigen Eigentum, ein Paket zur Beseitigung von Hemmnissen für grenzübergreifende Dienstleistungen. Weiters soll eine Initiative zum Unternehmensrecht vorgelegt werden, die den Einsatz digitaler Technologien während des Lebenszyklus eines Unternehmens sowie bei grenzüberschreitenden Unternehmensverschmelzungen und -spaltungen fördern soll.

Die Kommission wird ihr Augenmerk auch auf den Waren-Binnenmarkt richten. Es sollen u. a. die gegenseitige Anerkennung erleichtert und das Problem der wachsenden Menge nichtkonformer Erzeugnisse auf dem EU-Markt durch REFIT-Überarbeitungen der einschlägigen Rechtsakte bewältigt werden. Auch ist eine Initiative für koordinierte Technologiefolgenabschätzungen im Gesundheitswesen geplant.

Hinsichtlich der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität wird die Kommission in diesem Zusammenhang weiter an den rechtlichen Rahmenbedingungen, der effizienten Ressourcennutzung und der Normung arbeiten, um die Markteinführung immer effizienterer autonomer und vernetzter Fahrzeuge voranzubringen.

Weiters ist eine Initiative für zuverlässige, sichere und kostengünstige Satellitenkommunikation für Behörden (GOVSATCOM) und Maßnahmen zur Förderung der Marktreife von Weltraumdiensten und -daten geplant.

Die Kommission wird im Rahmen einer umfassenderen Durchsetzungspolitik Vorschläge zur Ausgestaltung und Bündelung von Problemlösungsinstrumenten (zB SOLVIT-Netz) und zur Information von Bürgerinnen und Bürgern und Unternehmen über ihre Binnenmarktrechte unterbreiten, wie beispielsweise das Binnenmarktinformationsinstrument und das zentrale digitale Zugangstor.

Betreffend Aktionsplan zur Kapitalmarktunion wird die Kommission eine Halbzeitüberprüfung mit noch bestehenden Hindernissen und etwaigen erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen vorlegen. Vorgeschlagen werden ein einfaches, effizientes und wettbewerbsfähiges gesamteuropäisches privates Altersvorsorgeprodukt, eine REFIT-Überarbeitung der Verordnung über europäische Marktinfrastrukturen (EMIR), eine Strategie für nachhaltige Finanzen, Finanzierungserleichterungen für Infrastrukturunternehmen und ein Aktionsplan für Finanzdienstleistungen für Privatkunden. Des Weiteren werden bereits angekündigte Vorschläge (wie zB Gesetzgebungsvorschläge zur Unternehmensumstrukturierung oder zur Gewährleistung fairer und effizienter Abwicklungen von Konkursunternehmen) unterbreitet.

Der Vorschlag für eine gemeinsame konsolidierte Körperschaftsteuer-Bemessungsgrundlage soll wieder aufgenommen und weitere Maßnahmen gegen Steuerbetrug und -vermeidung (auch über Drittländer) sollen vorgelegt werden. An der Fertigstellung einer EU-Liste jener Länder und Gebiete außerhalb der EU, die die internationalen Standards für verantwortungsvolles Handeln im Steuerbereich und die einschlägigen internationalen Abkommen gegen unlautere Gewinnverlagerungen und die Aushöhlung von Steuerbemessungsgrundlagen nicht einhalten, wird weitergearbeitet. Auch wird die Kommission Maßnahmen zur Umsetzung des Mehrwertsteuer-Aktionsplans, zur Vereinfachung des Mehrwertsteuerrechts für kleinere Unternehmen und für ein effizienteres, unternehmensfreundliches betrugssicheres europaweites Mehrwertsteuersystem vorschlagen.

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

Die Kommission wird das europäische Finanzaufsichtssystem (ESFS) überarbeiten und die Annahme des Vorschlags für eine einheitliche Vertretung des Euro im Internationalen Währungsfonds beschleunigen. Vorrangiges Vorhaben bleibt der Vorschlag für eine gemeinsame europäische Einlagensicherung. Die Kommission wird auch die Bankengesetzgebung in Teilen überprüfen und gezielte Änderungen der Eigenkapitalverordnung und -richtlinie sowie der Richtlinie über die Sanierung und Abwicklung von Kreditinstituten vorschlagen.

Hinsichtlich der sozialen Dimension der europäischen Integration soll eine europäische Säule sozialer Rechte vorgeschlagen werden, die die Grundlagen für eine auf sozialer Gerechtigkeit aufbauenden Union enthalten soll. Diese Säule wird Grundsätze enthalten, die eine europäische soziale Marktwirtschaft mit einheitlichen Wettbewerbsvoraussetzungen schaffen sollen. Begleitend sind weitere Initiativen beispielsweise zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf geplant.

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

Da der Handel für Wachstum, Arbeitsplätze und Wettbewerbsfähigkeit unerlässlich ist, bleibt die EU weiterhin Befürworterin eines offenen, auf Regeln gestützten Handelssystems. Verhandlungen mit den USA, Japan, den Mercosur-Ländern, Mexiko, Tunesien und den ASEAN-Ländern werden fortgesetzt, neue Mandate, um mit der Türkei, Australien, Neuseeland und Chile in Verhandlungen eintreten zu können werden angestrebt. Arbeiten in der WTO an mehrseitigen Übereinkommen werden ebenfalls fortgesetzt, eine rasche Ratifizierung des umfassenden Wirtschafts- und Handelsabkommens (CETA) mit Kanada wird angestrebt. Handelspolitische Schutzinstrumente Europas sollen aktualisiert und modernisiert werden und die Kommission wird im von den G20 eingerichteten Weltforum zu Stahlüberkapazitäten eine Vorreiterrolle übernehmen.

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

Maßnahmen zur Schaffung einer Sicherheitsunion und zum Ausbau der Grenzkontrollen sind angedacht. Konkret vorgesehen ist u. a. ein EU-weites Reiseinformations- und -Genehmigungssystem (ETIAS), damit von der Visumpflicht befreite Drittstaatsangehörige bei der Einreise in den Schengen-Raum automatisch überprüft werden. Verbesserungen des Schengener Informationssystems sollen vorgelegt und bestehende und künftige Strafverfolgungs- und Grenzverwaltungssysteme sollen besser miteinander vernetzt werden. Ebenso ist eine Initiative über den Zugang zu elektronischem Beweismaterial angedacht. Weiters wird die Kommission den EU-Aktionsplan gegen Terrorismusfinanzierung weiter umsetzen und hierzu Vorschläge über einheitliche, abschreckende Sanktionen vorlegen.

Eine REFIT-Überprüfung der Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation soll vorgelegt werden. Die für den Beitritt der EU zur Europäischen Menschenrechtskonvention erforderlichen Arbeiten werden von der Kommission weiter fortgeführt.

#### **h) Auf dem Weg zu einer neuen Migrationspolitik**

2016 hat die Kommission zusammen mit dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten die Arbeiten im Zuge der europäischen Migrationsagenda beschleunigt, um rasch auf die Flüchtlingskrise reagieren zu können. 2017 wird die Kommission mit der gleichen Intensität weiterarbeiten.

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

Die Kommission wird ihre Erweiterungspolitik weiterhin nutzen, um mit beitriftwilligen Ländern gemeinsam Stabilität und Wohlstand zu mehren. Ein europäischer Aktionsplan im Verteidigungsbereich soll vorgelegt, ein europäischer Verteidigungsfonds soll geschaffen und weitere Maßnahmen auf dem Gebiet der öffentlichen Rüstungsaufträge sollen vorgeschlagen werden. Ebenso ist eine EU-Strategie für Syrien angedacht und betreffend Afrika wird ein neues Konzept hinsichtlich strategischer Ziele der EU und die Prioritäten in den Beziehungen zu Afrika vorgelegt. Außerdem wird ein überarbeiteter europäischer Konsens über die Entwicklungspolitik vorgelegt.

**j) Eine Union des demokratischen Wandels**

Die Kommission wird eng mit dem Europäischen Parlament und dem Rat zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass die Interinstitutionelle Vereinbarung über eine bessere Rechtsetzung vollständig umgesetzt und angewandt wird. Weiters wird die Kommission Änderungen zum Rahmenabkommen mit dem Europäischen Parlament vorlegen, Rechtsvorschriften vorschlagen, mit denen bestehende Rechtsakte mit den Vertragsvorschriften über delegierte und Durchführungsrechtsakte in Einklang gebracht werden sollen, und ihre Arbeit im Bereich der Anwendung, Durchführung und Durchsetzung des EU-Rechts intensivieren.

## **II. Vorhaben der EK: für den Zeitraum 2017 anstehende Initiativen**

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

#### **Umsetzung der Strategie für die Energieunion: emissionsarme Reisen und Mobilität**

- **Ziele:**

Auf der Grundlage von REFIT sollen mehrere zentrale, im Aktionsplan für emissionsarme Mobilität hervorgehobene Rechtsvorschriften überarbeitet werden:

#### **1) Strategien für den Zeitraum nach 2020 für Pkw/Kleintransporter sowie für Lkw, Busse und Reisebusse**

- **Stand:**

Bislang liegt noch kein Vorschlag der Kommission zu CO<sub>2</sub>-Zielwerten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) für den Zeitraum 2021 bis 2030 vor. Für Lkw und Busse müssen erst verlässliche Bemessungsgrundlagen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Fahrzeugkategorie vorliegen. Dazu soll 2017 ein Verfahren für ein CO<sub>2</sub>-Monitoring in den Mitgliedstaaten – ähnlich demjenigen von Pkw/LNF – vorgeschlagen werden. Dies wäre die Voraussetzung für eine spätere Festlegung von CO<sub>2</sub>-Zielwerten für schwere Nutzfahrzeuge.

- **Österreichische Haltung:**

Aus Sicht des bmfw und des bmvit wären Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr aufgrund der stark gestiegenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Treibstoffverbrauchs von hoher Dringlichkeit. Die Verordnungen zu CO<sub>2</sub>-Zielwerten von Pkw/LNF haben sich bereits als erfolgreiches, umweltpolitisches Instrument zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw/LNF erwiesen. Die Verordnungen müssen auch wesentliche Beiträge zur Erreichung der EU-weit vereinbarten Klima- und Energieziele 2020 und 2030 leisten.

Im Rahmen der bisherigen Verhandlungen zur CO<sub>2</sub>-Zielwerten von Pkw und der längerfristigen Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Zielwerten nach 2020 wurde in der interministeriellen Abstimmung eine gemeinsame Position erarbeitet und vereinbart.

Österreich hält die konkrete Festlegung von Zielwerten nach 2020 im Sinne der Erreichung der langfristigen Ziele und zur Planungssicherheit für die Industrie für sinnvoll. Österreich hat sich deshalb dafür ausgesprochen, dass die Zielsetzungen ab 2025 quantitativ so zu bemessen sind, dass sie einen deutlichen Beitrag zur Erreichung der EU 2050 Ziele (Low Carbon Economy Road Map, White Paper Transport) in der EU leisten.



## 2) Wegekostenrichtlinie und Richtlinie über den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS)

- Stand:

Zurzeit liegen noch keine Vorschläge zur Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie (RL 1999/62/EG in der Fassung der RL 2011/76/EU) bzw. der Rechtsvorschriften für den europäischen elektronischen Mautdienst (RL 2004/52/EG sowie Entscheidung der Kommission 2009/750/EG) vor. Änderungsvorschläge durch die Europäische Kommission sind derzeit für das 1. Halbjahr 2017 zu erwarten.

- Österreichische Haltung:

EU-Wegekostenrichtlinie: Im Hinblick auf die notwendige weitere Ökologisierung des Verkehrs würde das bmvit eine Änderung der geltenden EU-Wegekostenrichtlinie grundsätzlich begrüßen. Es sollte dabei den Mitgliedstaaten ermöglicht werden, zusätzliche externe Kosten des Verkehrs zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Klimakosten („CO<sub>2</sub>-Kosten“), deren Berücksichtigung direkt auf eine CO<sub>2</sub>-Reduktion des Verkehrs abzielen sollte und zur Erreichung der europäischen Klimaziele beitragen könnte. In diesem Sinne wird das bmvit vor allem jene Maßnahmen unterstützen, die dazu beitragen können, die vom Straßengüterverkehr insbesondere auch in den sensiblen Alpenregionen verursachten negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt spürbar und nachhaltig zu reduzieren.

EETS-Rechtsvorschriften: EETS ist ein Dienst, der für Benützer die Entrichtung von Mautgebühren mit einem einzigen Vertrag bei einem einzigen EETS-Anbieter und nur einem Fahrzeuggerät in der Europäischen Union ermöglichen soll. Das bmvit wird weiterhin Maßnahmen unterstützen, die zu einer besseren Verbreitung des EETS und damit zu einer Stärkung der Interoperabilität der nationalen Mautsysteme beitragen können. Änderungen wären insbesondere dahingehend zu begrüßen, um wiederholt als Hürden für potentielle EETS-Anbieter identifizierte EU-Vorgaben zu überarbeiten (i. e. Vorschrift für EETS-Anbieter zur Abdeckung aller Mautgebiete in allen Mitgliedstaaten innerhalb von 24 Monaten).

## 3) Umsetzung des internationalen Übereinkommens über die Emissionen von Flugzeugen (ICAO)

- Stand:

Das wesentlichste Ergebnis der ICAO Vollversammlung im Herbst 2016 war der Beschluss eines globalen marktbasierenden Systems (GMBM) zur Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen der internationalen Luftfahrt. Dieses System wird CORSIA genannt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Dabei handelt es sich im Unterschied zum EU-ETS System um ein so genanntes Offsetting-System, bei dem nicht wie im Emissionshandel eigene Zertifikate ausgegeben, sondern die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Kauf von bereits am Markt befindlichen Zertifikaten kompensiert werden.

Die Pilotphase von CORSIA von 2021 – 2023 wird freiwillig sein, ebenso die erste Phase von 2024 – 2026. Danach folgt eine für alle Staaten verpflichtende zweite Phase von 2027 – 2035. Ausgenommen sind dann nur bestimmte Länder mit niedrigem Bruttonationalprodukt und Kleinstemittenten. Grundlage ist der routenbasierte Ansatz, der vor-

sieht, dass nur Flüge zwischen Ländern einbezogen werden, die beide im System sind. Ist ein Land oder sind beide Länder nicht in CORSIA, werden die Emissionen des Fluges nicht berücksichtigt. Alle drei Jahre wird die Wirksamkeit des Systems überprüft, auch in Hinblick auf das Erreichen der Klimaziele des Pariser Abkommens.

Der Resolution zur Errichtung des Systems haben alle in der ICAO Vollversammlung anwesenden Staaten mit Ausnahme Russlands und Indiens zugestimmt. 66 Staaten haben bereits ihre Bereitschaft bekundet an der Pilotphase teilzunehmen. Damit können rund 80% der Emissionen, die über den Werten von 2020 liegen, kompensiert werden.

Es wurde bereits mit den Umsetzungsarbeiten begonnen. Neben den Arbeiten auf ICAO-Ebene hat die EK für das 1. Quartal 2017 ein Maßnahmenpaket angekündigt.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich unterstützte dieses globale marktbasierende System. In diesem Zusammenhang gilt es auch zu klären, inwieweit das EU-ETS Teil des globalen marktbasierenden Systems wird. Eine gemeinsame Position mit dem Lebensministerium wird nach Vorlage des angekündigten Maßnahmenpaketes durch die EK erarbeitet.

## **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über grenzüberschreitende Paketdienste

- **Ziele:**

Die Verordnung zielt generell darauf ab, konkrete Fragen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Paketzustelldiensten zu regeln. Ziel sind die wirksamere und kohärentere Regulierungsaufsicht über die Paketzustellmärkte, die Ankurbelung des Wettbewerbs, sowie eine transparentere Gestaltung der Tarife. Diese Ziele leisten einen Beitrag zur Verwirklichung der breiter gefassten Ziele des digitalen Binnenmarktes mit Fokus auf die Förderung des grenzüberschreitenden Online-Handels.

- **Stand:**

Zweite Lesung auf Ratsarbeitsgruppenebene. Letzte Sitzung im November 2016 (Vorsitz Slowenien). Fortsetzung der Beratungen ab März 2017 (Vorsitz Malta).

- **Österreichische Haltung:**

Der europäische Paketmarkt ist vollständig liberalisiert. Aus diesem Grund sollten regulatorische Eingriffe äußerst behutsam erfolgen. Es ist jedenfalls auch darauf zu achten, dass keine übermäßigen zusätzlichen (bürokratische) Belastungen für die Regulierungsbehörden und die Dienstleister (vor allem durch zusätzliche Informationspflichten) entstehen.

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

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

##### **Kombinierter Verkehr (Richtlinie 92/106/EWG) – Überarbeitung**

- **Ziele:**

Die Überarbeitung der Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Verkehr zwischen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit und der Gewährleistung der weiteren Förderung des intermodalen Verkehrs in der EU ist eine Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Bewertung. Es soll auch eine Folgenabschätzung (4. Quartal 2017) erfolgen.

- **Stand:**

Die Richtlinie über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten in ihrer jetzigen Fassung beinhaltet im Wesentlichen die Möglichkeit für finanzielle Erleichterungen/Ausnahmen für den KV von Straßenbenutzungsgebühren bzw. Kraftfahrzeugsteuern sowie bei grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehren die Liberalisierung des Straßenvor- und -nachlaufs bis zum nächstgelegenen geeigneten Terminal auch dann, wenn dieser Vor- und Nachlauf innerhalb eines Landes stattfindet.

Im Hinblick auf die beabsichtigte Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG hat die EK bereits Ende 2014 einen ersten öffentlichen Fragebogen im Zusammenhang mit dem Kombinierten Verkehr (KV) ausgesickt, der die Effektivität dieser Richtlinie betraf. Seither wurden von EK-Seite mehrere weitere Studien betreffend RL 92/106/EG beauftragt. Eine Vorlage des RL-Vorschlags ist von der EK zwar für 2017 geplant, könnte aber evtl. auch erst 2018 erfolgen.

- **Österreichische Haltung:**

Naturgemäß kann der genaue Inhalt dieses EK-Vorschlags derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Eine inhaltliche Konsolidierung, d.h. insbesondere die Streichung der vielen de facto obsoleten Inhalte, wäre sinnvoll. Auch vereinfachte Regeln für die Zulassung von finanziellen Förderungen für den Kombinierten Verkehr wären zu begrüßen.

Demgegenüber gibt es andere mögliche Inhalte, die aus österreichischer Sicht genau zu prüfen wären, wie z.B. eine Änderung der Definition des Kombinierten Verkehrs. Eine derartige Änderung hätte auch unmittelbare Auswirkungen auf den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/53/EG betreffend höchstzulässige Abmessungen sowie Gewichte im Straßenverkehr, da diese Richtlinie einen dynamischen Verweis auf die KV-Definition der RL 92/106/EWG enthält.

### **Ausbildung, Qualifikation und Lizenzen im Straßenverkehr (Richtlinie 2003/59/EG) - Überarbeitung**

- Ziele:

Die Überarbeitung der Richtlinie über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr ist eine Folgemaßnahme zu einer im Juli 2016 abgeschlossenen Bewertung. Es soll auch eine Folgenabschätzung erfolgen.

- Stand:

Die EK kam aufgrund der öffentlichen Konsultation zu dem Schluss, dass

- die Richtlinie ihre Zwecke nur unzureichend erfüllt bzw. die Effekte (Erhöhung der Mobilität der Arbeitnehmer, Attraktivierung des Berufs „Berufskraftfahrer“) hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind und
- insbesondere die gegenseitige Anerkennung verbessert werden sollte.

Ein konkreter Änderungsvorschlag wird bereits seit geraumer Zeit angekündigt, liegt aber bisher nicht vor.

- Österreichische Haltung:

Auch aus österreichischer Sicht ist eine Überarbeitung der Richtlinie in Teilbereichen durchaus notwendig und wünschenswert. Aus österreichischer Sicht insbesondere problematisch und einer Lösung zuzuführen sind folgende Fragen:

- gegenseitige Anerkennung von Weiterbildungsbescheinigungen
- Konkretisierung der sog. „Handwerkerregelung“ (was bedeutet „das Lenken von Kfz ist nicht die Hauptbeschäftigung des Lenkers“ und was ist „Material, das der Lenker zur Ausübung seines Berufes braucht“)

Auf die genannten Punkte wird besonderes Augenmerk zu legen sein. Da es noch keinen konkreten Vorschlag gibt, kann über allfällige, darin enthaltene problematische Punkte keine Aussage getroffen werden.

### **Besseres Funktionieren des Marktes für den Kraftomnibusverkehr (Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 )**

- Ziele:

Die Überarbeitung der Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung zum Zwecke der Steigerung des Wettbewerbs auf den inländischen Reisebusverkehrsmärkten sowie der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Busbahnhöfen und anderen Infrastrukturen ist eine Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Bewertung. Es soll auch eine Folgenabschätzung erfolgen.

- **Stand:**

Gemäß dem Dokument *Commission Staff Working Document - Regulatory Fitness and Performance Programme REFIT and the 10 Priorities of the Commission* zum Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2017 wurden im Zuge einer Evaluierung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 im Zeitraum von 2009 – 2014 zwei Hauptprobleme für das Funktionieren und die weiteren Entwicklung des nationalen Personenkraftverkehrsmarktes identifiziert:

Einerseits gibt es signifikante Unterschiede in den gesetzlichen Regelungen betreffend den Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt. Andererseits bestehen Wettbewerbsbarrieren aufgrund von Diskriminierung beim Zugang zu Busbahnhöfen in einigen Mitgliedstaaten. Die Europäische Kommission nimmt an, dass der freie Zugang zum nationalen Personenkraftverkehrsmarkt die Wettbewerbsfähigkeit von internationalen Dienstleistungen verbessern wird.

Aus dem Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission geht nicht genau hervor, wie die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 konkret überarbeitet werden soll, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

- **Österreichische Haltung:**

Das Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie steht einer Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 grundsätzlich positiv gegenüber. Sollte die Überarbeitung der Regelungen zum Zugang zum nationalen Personenkraftverkehrsmarkt jedoch zu einer Liberalisierung der Bestimmungen zur Kabotagebeförderung mit sich bringen, wäre hierzu eine reservierte Haltung einzunehmen.

#### **Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt der EU (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) – Überarbeitung**

Die Überarbeitung der Verordnung zu Vereinfachungszwecken sowie für eine erleichterte Umsetzung und gerechtere Wettbewerbsbedingungen ist eine Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Bewertung. Es soll auch eine Folgenabschätzung erfolgen.

- **Stand:**

Die von der Europäischen Kommission (*Commission Staff Working Document - Regulatory Fitness and Performance Programme REFIT and the 10 Priorities of the Commission*) geplanten Überarbeitung zielt auf die Klarstellung und Vereinfachung bestimmter in den Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 enthaltenen Bestimmungen ab. Dadurch soll auch der Verwaltungsaufwand vermindert und eine einheitliche Anwendung der beiden Verordnungen innerhalb der EU sichergestellt werden.

Eine im Jahr 2016 abgeschlossene Bewertung der beiden Verordnungen ergab folgende Hauptprobleme:

- ineffiziente und nicht übereinstimmende Vollzugspraktiken sowie mangelnde Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten stehen einer effektiven Vollziehung und der Rechtssicherheit entgegen

- unterschiedliche Auslegungen der Bestimmungen der beiden Verordnungen durch die Mitgliedstaaten und durch Güterverkehrsunternehmer (insbesondere im Hinblick auf Kabotagebestimmungen, ergänzende nationale Regelungen betreffend Güterkraftfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht übersteigt usw.)

Die geplante Überarbeitung zielt auf die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs ab. Sie soll einerseits die Vollziehung des bestehenden EU-Rechts durch Kontrollorgane erleichtern werden. Andererseits würden auch Güterverkehrsunternehmer von der Einführung einheitlicher Kontrollbestimmungen innerhalb der Union profitieren.

- **Österreichische Haltung:**

Aus dem Arbeitsprogramm der Europäischen Union für 2017 geht nicht zweifelsfrei hervor, welche Klarstellungen und Vereinfachungen in Hinblick auf die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und Nr. 1072/2009 vorgenommen werden sollen. Als Problembereich wurden beispielsweise die Kabotagebestimmungen genannt. Bislang sind Inhaber einer Gemeinschaftslizenz dazu berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen Mitgliedstaat 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 Mitgliedstaat ausgeführt werden, wobei je Mitgliedstaat nur eine Kabotagebeförderung innerhalb von drei Tagen zulässig ist.

Einer möglichen Liberalisierung der Kabotage im Zuge einer Überarbeitung der beiden Verordnungen steht Österreich sehr kritisch gegenüber. Bereits aufgrund der bestehenden Regelungen ist die Kabotagebeförderung an sich sowie insbesondere die Einhaltung von Sozialvorschriften in der Praxis schwer kontrollierbar. Eine Liberalisierung der Kabotage würde zu Lasten der ArbeitnehmerInnen gehen, da mittels des flexiblen Kostenfaktors „Personal“ um die Stellung im Binnenmarkt gekämpft werden würde. Insbesondere bestünde das Risiko, dass Güterkraftverkehrsunternehmen in Mitgliedstaaten mit niedrigeren Lohn- und Sozialstandards abwandern.

Österreich vertritt daher die Position, dass vielmehr die Kontrolle der derzeitigen Bestimmungen hinsichtlich ihrer rechtskonformen Anwendung und Effizienz sichergestellt werden muss, bevor eine Weiterentwicklung stattfinden kann. Eine Weiterentwicklung sollte sodann ihren Fokus auf harmonisierte Rahmenbedingungen im Binnenmarkt - insbesondere im Sozialbereich - haben.

**Verbesserung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Richtlinie 2002/15/EG, Richtlinie 2006/22/EG) – Überarbeitung**

- **Ziele:**

Die Überarbeitung der Verordnung und der Richtlinien zum Zwecke der Gewährleistung gleicher Bedingungen für die Straßenverkehrsunternehmen sowie angemessener Arbeitsbedingungen ist eine Folgemaßnahme zu einer im Jahr 2016 abgeschlossenen Bewertung. Es soll auch eine Folgenabschätzung (2. Quartal 2017) erfolgen.

- **Stand:**

Die betreffenden Vorschriften wurden im Vorfeld einer Evaluierung unterzogen. Dabei zeigten sich einige Schwachpunkte. Zur Beseitigung der festgestellten Schwachpunkte wurde seitens der EK im Zeitraum 5.9. bis 11.12.2016 eine öffentliche Konsultation zur Verbesserung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr eingeleitet. Ergebnisse der Evaluation werden im Jahr 2017 erwartet; Vorschläge zur Änderung der Rechtsgrundlagen sind für das 4. Quartal 2017 geplant.

- **Österreichische Haltung:**

Die Initiative (Änderung der Sozialvorschriften) wird insbesondere in Hinblick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für LenkerInnen begrüßt. Die Zielsetzung der Überarbeitung bzw. Änderung der Rechtsgrundlagen, die zu einer Verbesserung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr beitragen werden, wird grundsätzlich befürwortet und unterstützt.

Die Ziele bestehen in der Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr in den EU-Mitgliedstaaten. Die Ziele der VO (EG) Nr. 561/2006 bestehen in der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch weniger Übermüdung der FahrerInnen; der Bekämpfung und Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Marktteilnehmern und in der Verbesserung der Arbeitsbedingungen der FahrerInnen. Mittels der VO-Ziele soll zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beigetragen werden.

#### **Sicherheit des Straßenverkehrs und von Tunneln (Richtlinie 2008/96/EG und Richtlinie 2004/54/EG) - Überarbeitung**

- **Ziele:**

Überarbeitung der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der Richtlinie über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz zum Zwecke der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Sicherheitsmanagements bei Tunneln im TEN-V-Straßennetz, der Schaffung gerechterer Wettbewerbsbedingungen im Sicherheitsmanagement und der Verringerung des Verwaltungsaufwandes ist eine Folgemaßnahme zu zwei im Jahr 2015 abgeschlossenen Bewertungen. Es soll auch eine Folgenabschätzung erfolgen.

- **Stand:**

Beide Richtlinien wurden durch eine Novelle des BStG (BGBl. I Nr. 62/2011) und die Einführung des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG, BGBl. I Nr. 54/2006) in nationales Recht übergeführt. Durch die EU-Kommission wurden im Jahr 2015 Studien über die Implementierung und Effektivität beider Richtlinien veröffentlicht: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/reportsyear\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/reportsyear_en)

- **Österreichische Haltung:**

Die Umsetzung beider Richtlinien in nationales Recht hat sich hinsichtlich der geforderten Ziele als effektiv und wirksam erwiesen. Da die Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln für Bestandstunnel bis 2019 umzusetzen und die entsprechenden Zeitpläne und Planungen nahezu abgeschlossen sind, ist hinsichtlich des STSG in weiterer Folge mit einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes auch ohne Änderung dieser EU-Richtlinie zu rechnen. Eine Harmonisierung bzw. Erweiterung der Sicherheitsmanagementrichtlinie auf den Tunnelbereich insbesondere hinsichtlich gemeinsamer Inspektionsaufgaben wird als sinnvoll erachtet. Technische Mindestanforderungen im Bereich des Sicherheitsmanagements in den Freilandbereichen bzw. eine Verschmelzung beider Richtlinien sollten jedoch vermieden werden.

## **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc**

### **Telekommunikationsreform**

#### **a. Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (Neufassung)**

#### **b. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation (GEREK)**

- **Ziele:**

Der derzeit geltende Telekom-Rechtsrahmen, bestehend aus 5 Richtlinien (Rahmen-, Zugangs-, Genehmigungs-, Universaldienst, e-Datenschutz-Richtlinie) und der Verordnung zur Einrichtung des GEREK, sieht vor, dass regelmäßige Überprüfungen im Hinblick auf neue Anforderungen vorzunehmen sind.

Die 2 gegenständlichen Dossiers sind die Kernpunkte des Konnektivitätspakets und stellen die Vorschläge der EK zur Überarbeitung des EU Rechtsrahmens für elektronische Kommunikation dar.

- a) Mit dem Richtlinien-Vorschlag für einen Kodex erfolgt die Zusammenführung und Überarbeitung der bisherigen Richtlinien (Rahmen, Zugang, Genehmigung, Universaldienst).

**Kernpunkte:**

- kohärentes Binnenmarktkonzept für die Frequenzpolitik und Frequenzverwaltung
- geeignete Rahmenbedingungen für einen echten Binnenmarkt, um leistungsfähigen Netzbetreibern und Dienstbietern Skaleneffekte zu ermöglichen und einen wirksamen Verbraucherschutz zu gewährleisten
- möglichst gleiche Ausgangsbedingungen für Marktteilnehmer und einheitliche Anwendung
- Schaffung von Anreizen für Investitionen in Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze
- Schaffung eines wirksameren institutionellen Rahmens

- b) Mit dem VO-Vorschlag betreffend GEREK (Gremium europäischer Regulierungsbehörden für die elektronische Kommunikation) soll eine Umwandlung des Gremiums in eine Agentur mit erweiterten Befugnissen erfolgen



- **Stand:**

Im Rahmen des EU Telekom-Ministerrates am 2.12.2016 wurde eine erste Orientierungsaussprache abgehalten, um grundsätzliche politische Positionen für die weiteren Verhandlungen herauszuarbeiten. Die inhaltliche Behandlung der Dossiers in der Ratsarbeitsgruppe wird unter maltesischem Ratsvorsitz im 1. Halbjahr 2017 beginnen.

- **Österreichische Haltung:**

Die grundsätzliche Intention der Vorschläge der Europäischen Kommission ist zu begrüßen. Allerdings wird es notwendig sein, alle Regelungen im Detail auf ihre Auswirkungen zu prüfen. Zu den Kernbereichen vertritt Österreich folgende Position:

#### Zugangsregulierung (Breitband-Ausbau)

- Flexibilität – Nationale Regulierungsbehörden müssen auf nationale Besonderheiten eingehen können
- Reduzierung Sektor spezifischer Regelungen nach Möglichkeit
- Ermöglichung von „return on investment“ zur Investitionsstimulation
- Ermöglichung von Ko-finanzierungen (vertragliche Vereinbarungen)
- öffentliche Förderungen werden in bestimmten Bereichen nötig sein
- auch Nachfragestimulierung ist von Bedeutung

#### Frequenzmanagement

- derzeitiger Rahmen ist bereits weitgehend gut aufgestellt
- Beachtung nationaler Kompetenzen ist wichtig (hinsichtlich der Festlegung konkreter Vergabeverfahren und der finanziellen Aspekte)
- stärkere Koordination wird begrüßt (sharing of best practices)
- Stärkung der Gruppe für Frequenzpolitik wird begrüßt
- Harmonisierung nur soweit sie gerechtfertigt ist und tatsächlichen Mehrwert bringt
- Harmonisierung denkbar bei Lizenzdauern und Abstimmung der Vergabetermine
- Schaffung von Mehraufwand und neuen bürokratischen Strukturen wird abgelehnt

#### Regulierung von Kommunikationsdiensten

- Anpassung der Definitionen erforderlich
- Für vergleichbare Dienste sollten auch vergleichbare Regeln gelten („level playing field“)

#### Endnutzerrechte

- Vollharmonisierung wird kritisch gesehen, da damit der hohe österreichische Standard gefährdet wird. Eine Nivellierung nach unten ist unbedingt zu vermeiden.
- Aufhebung von sektorspezifischen Regeln wird begrüßt, soweit horizontale Regelungen ausreichend Schutz bieten.

### Universaldienst

- Anpassung der Bestimmungen an zeitgemäße Anforderungen wird begrüßt
- Hinsichtlich der Finanzierung sollte weiterhin den Mitgliedstaaten die Wahlmöglichkeit gegeben werden (öffentliche Mittel oder Sektor interner Ausgleich)

### GEREK

- Stärkere Einbeziehung von GEREK (auch als fachliches Gegengewicht zur EK) wird begrüßt
- Kritisch gegenüber Umwandlung in eine Agentur (Kostenfaktor, stärkere Abhängigkeit von der EK)

## IV. Vorrangige anhängige Vorschläge

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

#### Fahrzeuggenehmigung und Marktüberwachung

**Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.**

- Ziele: Mit dieser Verordnung soll die Richtlinie 2007/46/EG aufgehoben und ersetzt werden. Die Vorschriften hinsichtlich der Typgenehmigung, der Benennung und Bewertung technischer Dienste und der Marktüberwachung sollen – auch als Folge des VW-Abgas-Skandals – wesentlich verschärft werden. Dazu zählt u.a. ein Peer-Review-Verfahren für die Typgenehmigungsbehörden, ein Forum für die Marktüberwachung und die Festlegung von Strafen. Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette sowie der Behörden und sonstigen Stellen, die an der Durchsetzung des Rahmens beteiligt sind, sollen geklärt werden.

- Stand:

Am 27.1.2016 hat die Kommission den Vorschlag für die Verordnung des EP und des Rates über die Genehmigung und Marktüberwachung von Fahrzeugen, ihren Anhängern sowie Systemen, Bauteilen und selbstständigen Technischen Einheiten für diese Fahrzeuge vorgelegt. Dieser Vorschlag wird momentan in der Ratsarbeitsgruppe Technische Harmonisierung–Kraftfahrzeuge geprüft..

- Österreichische Haltung:

Österreich spricht sich für eine Stärkung des Typgenehmigungssystems und der Marktüberwachung aus und begrüßt daher die Stoßrichtung des vorliegenden Kommission-Vorschlags. Verstärkte Kontrollbefugnisse der EU-Kommission bei begründeten Verdachtsmomenten, eine stärkere Überwachung der technischen Dienste und ein Regime zur verbindlichen Festlegung von einheitlichen Interpretationen können zu einer wirksamen Marktüberwachung beitragen.

Darüber hinaus müssen aber auch die technischen Vorschriften so präzise gefasst sein, dass sie nicht unterschiedlich ausgelegt werden können, wie zB bei den Abschalt einrichtungen.

## **2. Bereich IKT-Telekommunikation/Post/Innovation/Gewerblicher Rechtsschutz/Weltraum/etc**

### **Nutzung des Frequenzbands 470–790 MHz in der Union**

#### **Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung des Frequenzbands 470–790 MHz in der Union**

- **Ziele:**

Der Beschluss wurde von der EK am 2. Februar 2016 vorgelegt und enthält gezielte Vorschläge für eine abgestimmte Freigabe des Frequenzbands 694–790 MHz (700-MHz-Band), das sich besonders gut für die Versorgung ländlicher Gebiete mit Breitbanddiensten eignet. Die Weltfunkkonferenz 2012 (WRC-12), auf der die verbindlich geltende Vollzugsordnung für den Funkdienst überarbeitet wurde, fasste den Beschluss, dass das 700-MHz-Band in der Region 1 (Europa und Afrika) ab 2015 sowohl für den Rundfunk als auch für Mobilfunkdienste zugewiesen werden soll.

Der Beschluss regelt die europaweit koordinierte Zuweisung und Genehmigung des 700-MHz-Bands für drahtlose Breitbanddienste bis 2020/2022. Koordinierte Zuweisung des UHF-Bands unter 700 MHz für eine flexible Nutzung in Abhängigkeit vom nationalen Bedarf, wodurch die fortlaufende Erbringung audio-visueller Mediendienste für ein breites Publikum (auf technologieneutrale Weise) gesichert würde, einschließlich Verbreitung des frei zugänglichen Fernsehens und Verfügbarkeit von Frequenzen für Audio-PMSE-Zwecke.

- **Stand:**

Das Dossier wurde mehrfach auf Ratsarbeitsgruppenebene behandelt und dabei die strittigen Punkte weitestgehend ausgeräumt. Der EU Telekom-Rat hat am 26. Mai 2016 eine allgemeine Ausrichtung angenommen. Der AStV erteilte der Präsidentschaft am 9.12.2016 ein Mandat zur Aufnahme der Trilogverhandlungen mit dem EP. Am 14.12.2016 fand schließlich der erste Trilog zu diesem Dossier statt und es wurde eine prinzipielle Einigung erzielt.

Die formale Zustimmung der Institutionen zum finalen Kompromisstext wird im 1. Quartal 2017 unter maltesischem Ratsvorsitz erfolgen.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich begrüßt das Dossier.

Aus österreichischer Sicht ist es von zentraler Bedeutung, dass dieses Dossier möglichst rasch verabschiedet wird, damit die notwendigen Koordinierungen mit den Nachbarstaaten auf gesicherter rechtlicher Grundlage beginnen können.

## **Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 531/2012 in Bezug auf Vorschriften für Roamingvorleistungsmärkte**

- **Ziele**

Im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/2120 vom 25. November 2015 über Maßnahmen zum Zugang zum offenen Internet und zur Änderung der Richtlinie 2002/22/EG über den Universaldienst und Nutzerrechte bei elektronischen Kommunikationsnetzen und -diensten sowie der Verordnung (EU) Nr. 531/2012 über das Roaming in öffentlichen Mobilfunknetzen in der Union wurde festgelegt, dass Roamingaufschläge ab dem 15. Juni 2017 nicht mehr zulässig sein sollen.

Als Voraussetzung dafür sieht die Verordnung allerdings vor, dass bis zum 15. Juni 2017 ein Rechtsakt in Kraft stehen muss, der klare Vorschriften für die Roamingvorleistungsmärkte enthält.

Es handelt sich dabei um Regelungen betreffend finanzielle Obergrenzen (sog. caps), die sich Betreiber auf Vorleistungsebene für den Zugang zum Netz eines anderen Betreibers in einem anderen EU MS verrechnen dürfen.

- **Stand:**

Das Dossier wurde mehrfach in der Ratsarbeitsgruppe Telekommunikation behandelt und es kristallisierten sich hinsichtlich der Höhe der caps rasch zwei Blöcke der Mitgliedstaaten heraus.

- Für höhere caps: DE, HR, CZ, FR, ES, PT, CY, MT, EL
- Für niedrigere caps: AT, LV, FI, SI, NL, PL, DK, BE, UK, EE, SE, LU, BG, IE, LT, RO

Im Rahmen des AStV am 26.10.2016 wurde letztendlich ein Kompromiss gefunden, der als Grundlage für eine allgemeine Ausrichtung am Rat dienen sollte.

Auf Basis dieses Vorschlages erzielte der Telekom-Ministerrat am 2.12.2016 eine allgemeine Ausrichtung, die die Grundlage für die Aufnahme der Trilogverhandlungen darstellte.

Der erste Trilog fand am 14.12.2016 statt und zeigte, dass die Positionen noch sehr weit auseinander liegen. Unter maltesischer Ratspräsidentschaft wird es zu intensiven weiteren Triologen mit dem EP kommen, um das Dossier möglichst rasch abschließen zu können.

- **Österreichische Haltung:**

Österreich spricht sich für niedrige Vorleistungsentgelte aus, da hohe Entgelte zu Problemen auf dem österreichischen Markt führen könnten (Verdrängung kleiner und virtueller Netzbetreiber). Österreich hat der allgemeinen Ausrichtung beim Rat als Grundlage für die Verhandlungen mit dem EP zugestimmt, jedoch gemeinsam mit 12 anderen Mitgliedstaaten (BE, DK, EE, FIN, IE, LV, LIT, NL, PL, RO, SLO, S) eine Protokollerklärung abgegeben um klarzustellen, dass weiterhin niedrigere Obergrenzengefordert wer-

den. Der Ansatz des EP hinsichtlich der caps ist daher aus österreichischer Sicht zu begrüßen.

## V. Liste der zurückzuziehenden Vorschläge

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

#### **Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

- Ziele:

Infolge der Aushandlung des Abkommens wurde dieser Vorschlag durch den Vorschlag COM (2013) 423 ersetzt. Mit dem Rechtsakt werden die Bestimmungen der jeweiligen Abkommen mit 12 Mitgliedstaaten ersetzt oder ergänzt, um sie mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen. Der alte Rechtsakt hat sich mit der Ausverhandlung und Paraphierung des Abkommens erübrigt.

- Stand:

Das Abkommen ist weder unterzeichnet noch in Kraft gesetzt.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat kein bilaterales Luftverkehrsabkommen mit Peru und ist damit von dem bestehenden Rechtsakt nicht erfasst.

#### **Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Republik Peru über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

- Ziele:

Infolge der Aushandlung des Abkommens wurde dieser Vorschlag durch den Vorschlag COM (2013) 423 ersetzt. Der alte Rechtsakt hat sich mit der Ausverhandlung und Paraphierung des Abkommens erübrigt.

- Stand:

Das Abkommen ist weder unterzeichnet noch in Kraft gesetzt.

- Österreichische Haltung:

Österreich hat kein bilaterales Luftverkehrsabkommen mit Peru und ist damit von dem bestehenden Rechtsakt nicht erfasst.

### **Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Königreich Saudi-Arabien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

- Ziele:

Am 15. Juni 2014 unterrichtete das Königreich Saudi-Arabien die Kommission über seine Absicht, das Abkommen nicht zu unterzeichnen. Der Vorschlag kann folglich zurückgenommen werden.

- Stand:

Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit Saudi Arabien, welches die Elemente des genannten Abkommens mitumfassen würde, werden im Rahmen der EU Luftfahrtstrategie 2015 seitens Kommission weiterverfolgt. Bislang wurde noch kein Mandat diesbezüglich erteilt.

- Österreichische Haltung:

Bei den bilateralen Verhandlungen 2008 einigten sich Österreich und Saudi Arabien auf die EU-Designierungsklausel.

### **Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (Kodifizierung)**

- Stand:

Die Richtlinie 92/23/EWG wird mit Wirkung vom 1. November 2017 aufgehoben (siehe Artikel 19 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009). Sie ist jedoch praktisch nicht mehr anwendbar, da nunmehr für alle Fahrzeug-Typgenehmigungen und auch für die erstmalige Zulassung die Verordnung (EU) Nr. 2011/458 der Kommission über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern hinsichtlich der Montage von Reifen anzuwenden ist. Daher ist eine Kodifizierung der Richtlinie 92/23/EWG nicht mehr sinnvoll.

Österreichische Haltung:

Eine Kodifizierung dieser Richtlinie ist nicht mehr sinnvoll (siehe oben), daher sollte dieses Vorhaben eingestellt werden.



## VI. Liste der geplanten Aufhebungen

### Bereich Verkehr (federführende Zuständigkeit des bmvit):

#### **Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4. Dezember 1989 zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen**

- Ziele:

Die Richtlinie ist seit der Annahme und Umsetzung der Richtlinie (EG) NR. 2006/93, die eine umfassenderes und strengeres Konzept enthält, überflüssig. Nach der Richtlinie 89/629/EWG konnten laute Flugzeuge weiter eingesetzt werden, wenn sie bereits in Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragen waren. Es war jedoch nicht mehr zulässig, laute Flugzeuge in die Luftfahrzeugrollen aufzunehmen (Eintragungsverbot). Ältere laute Flugzeuge durften deshalb weiterhin eingesetzt werden. Die Richtlinie (EG) Nr. 2006/93 sah die vollständige Einstellung des Betriebs aller lauten Flugzeuge einschließlich der unter die Richtlinie 89/629/EWG fallenden Flugzeuge vor, unabhängig davon, ob sie bereits in Luftfahrzeugrollen eingetragen waren oder nicht. Somit durften Flugzeuge, die lauter als nach den einschlägigen Normen zulässig waren, nicht länger im Luftraum der EU eingesetzt werden und mussten aus den Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten gestrichen werden.

- Stand:

Der Rechtsakt wird aufgehoben.

- Österreichische Haltung:

Österreich nimmt die Aufhebung zur Kenntnis.

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

### **Hinweis**

Das neue Trioprogramm des Rates gültig von 01.07.2017 bis 31.12.2018 befindet sich derzeit in Erarbeitung. Im Folgenden sind daher noch die Initiativen und Vorschläge des von Jänner 2016 bis Juni 2017 geltenden Trioprogrammes enthalten.

### **Einleitung**

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

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

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

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

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

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

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

### **Binnenmarkt**

Der Binnenmarkt ist der bedeutendste Erfolg der Union und das wirksamste Instrument für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Vertiefung des Binnenmarktes muss insbesondere in den Bereichen digitale Wirtschaft und Dienstleistungen Vorrang genießen. Die Durchsetzung, die Umsetzung, die Vereinfachung und die Kohärenz der bestehenden Instrumente stehen ebenfalls weit oben auf der Agenda.

Nach der Veröffentlichung der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt wird die Arbeit zu ihren wichtigsten Elementen vorangebracht, wobei besonderes Augenmerk auf die Reform des Rahmens für die elektronische Kommunikation, die Überarbeitung der Vorschriften für audiovisuelle Medien und des Urheberrechts, die Regeln für den grenzüberschreitenden elektronischen Handel, elektronische Behördendienste sowie die digitale Wirtschaft, Startup Unternehmen und KMU gerichtet wird.

**Betreffend die Zuständigkeit des BMVIT umfasst dieser Schwerpunktbereich folgendes:**

- Initiativen, die aus dem **Paket "Digitaler Binnenmarkt"** hervorgehen, einschließlich jener in den Bereichen Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationen, Kabel- und Satellitenrichtlinie (außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des BMVIT, mitumfasst sind noch die Themen Urheberrecht und Übertragbarkeit, Geoblocking, digitale Verträge, audiovisuelle Medien und elektronischer Geschäftsverkehr und Zusammenarbeit im Verbraucherschutz)

Siehe dazu die Ausführungen zu den unter I angeführten Prioritäten im EK Arbeitsprogramm

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

Siehe dazu die Ausführungen zum EK Arbeitsprogramm.

**Investitionen in die Zukunft**

Der Unionshaushalt, einschließlich des Europäischen Struktur- und Investitionsfonds, ist das wichtigste Investitionsinstrument der Union. Im Rahmen des laufenden mehrjährigen Finanzrahmens werden sektorbezogene Programme durchgeführt. Zu diesen gehören Investitionsinstrumente für Infrastruktur, Technologie und Forschung wie die Fazilität "Connecting Europe" oder das Programm Horizont 2020. Gleichzeitig wird der Regelungsrahmen für diese Sektoren bewertet und weiter verbessert. Verkehr, Logistik und Mobilität sind für eine starke europäische Wirtschaft und eine dynamische Gesellschaft unerlässlich. Der Dreivorsitz legt seinen Schwerpunkt darauf, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Verkehrssektors aufrechtzuerhalten und zu verstärken, um die regionale und globale Vernetzung zu verbessern, Arbeitsplätze zu schaffen und Wachstum zu fördern.

Der Rat arbeitet darauf hin, dass die Kohäsionspolitik den größtmöglichen Beitrag zu Wachstum und mehr Arbeitsplätzen leistet. Investitionen in Humankapital, Bildung und Qualifikationen, Leistung und Innovation, die für eine wettbewerbsfähige wissensbasierte Wirtschaft von grundlegender Bedeutung sind, genießen ebenfalls Vorrang.

**Betreffend die Zuständigkeit des bmvit umfasst dieser Schwerpunktbereich folgendes:**

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

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

Von österreichischer Seite konnten im Verkehrsbereich effektive EU-Zuschüsse für große österreichische Schienenvorhaben im Rahmen der TEN-Kernnetzkorridore erreicht werden. Schienenprojekte bilden den Schwerpunkt der österreichischen Anträge. Bislang wurden im Rahmen der Connecting Europe Fazilität EU-Zuschüsse in Höhe über 700 Mio. € für Österreich betreffende Verkehrsvorhaben zugesprochen, die zu rund 94% den Schieneninfrastrukturbereich (insb. Brenner Basistunnel und Koralmbahn) betreffen.

Österreich sieht in der **Umsetzung von TEN-V** einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und Österreichs und zur Erreichung von Umwelt- und Klimazielen. Das österreichische Investitionsprogramm in die Verkehrsinfrastruktur liefert den erforderlichen Beitrag zur Realisierung des TEN-V in Österreich. Mit dem von der Bundesregierung beschlossenen Rahmenplan der ÖBB 2017-2022 sind z.B. die Finanzierungsgrundlagen für die Umsetzung des TEN-V Kernnetzes auf der Schiene in Österreich geschaffen.

Im Rahmen der Kernnetzkorridore sind Korridorforen und Arbeitsgruppen eingerichtet, die unter der Leitung der europäischen Koordinatoren für die erforderliche internationale Abstimmung Sorge tragen. Für 2017 sind jeweils 2 Korridorforen vorgesehen. Das bmvit beteiligt sich aktiv an den Arbeiten und Sitzungen zu den Korridorforen und entsprechenden Arbeitsgruppen und sieht darin ein wertvolles Instrument der Koordination. Im Rahmen des Skandinavisch-Mediterranen Korridors bildet die Brenner – Korridor Plattform einen Schwerpunkt für Österreich.

Von 21. - 22. September 2017 veranstaltet die Kommission eine TEN-V Konferenz in Tallinn.

- **Verordnung zu Hafendiensten**

Der Vorschlag regelt die wesentlichsten Aspekte des Marktzugangs für Hafendienste sowie der finanziellen Transparenz und Autonomie der Seehäfen. Da der Geltungsbereich des Verordnungsvorschlags der EK nur die Seehäfen des TEN-Netzes umfasst, ist Österreich von diesem Dossier nicht direkt betroffen. Beim Verkehrsministerrat im Oktober 2014 wurde eine allgemeine Ausrichtung angenommen. Es konnte eine Einigung mit dem EP in erster Lesung erzielt werden, die im Dezember 2016 vom Plenum angenommen wurde.

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

Die EK hat im Juni 2016 eine Reihe von Änderungen bereits geltender EU-Richtlinien vorgeschlagen, die sich mit der Sicherheit von Fahrgastschiffen befassen. Die Modernisierung der bestehenden Regeln soll die Sicherheit erhöhen, indem sie für ein klares Regelwerk sorgt und den neuesten technischen Entwicklungen Rechnung trägt. Das Fahrgastsicherheitspaket umfasst eine Richtlinie zur Änderung der RL 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe; eine Richtlinie über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Aufhebung der RL 1999/35/EG sowie eine Richtlinie zur Änderung der RL 98/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen befindlichen Personen.

In Bezug auf die beiden erstgenannten Vorschläge hat der Rat im Dezember 2016 allgemeine Ausrichtungen angenommen. Zu den Verhandlungen über den dritten Rechtsakt wurde von der slowakischen Präsidentschaft ein Sachstandsbericht vorgelegt. Die vorgesehenen Maßnahmen betreffen Fahrgastschiffe, die im Seeverkehr eingesetzt werden und sind daher aufgrund der Schließung des österreichischen Seeschiffahrtsregisters für Österreich nur indirekt von Bedeutung. Sofern die Sicherheitsaspekte gewahrt bleiben, bestehen keine Einwände gegen eine Vereinfachung und Straffung des bestehenden Rechtsrahmens.

- **Überprüfung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen**

Die Richtlinie 2000/59/EG regelt die in Seehäfen erforderlichen Auffangeinrichtungen für Schiffsabfälle. Nachdem die EK ein Konsultationsverfahren über die Revision dieser RL durchgeführt hat, ist damit zu rechnen, dass der Änderungsvorschlag der EK im ersten Halbjahr 2017 vorgelegt wird. Für das Binnenland Österreich ist der Vorschlag nicht von inhaltlicher Relevanz. Die Zielsetzung der Richtlinie, zu einer Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs beizutragen, ist allerdings grundsätzlich zu unterstützen.

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

Die niederländische sowie die slowakische Präsidentschaft haben ihren Schwerpunkt im Bereich des Luftverkehrs auf die Neufassung der EASA Grundverordnung gelegt. Am 1. Dezember 2016 konnte im Rat der Verkehrsminister eine Allgemeine Ausrichtung beschlossen werden. Unter maltesischer Präsidentschaft erfolgen die informellen Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament. Eine Annahme ist im ersten Halbjahr 2017 geplant.

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

Ein weiterer Schwerpunkt umfasst die Beseitigung von Inkonsistenzen und Lücken im Regelungsbereich. Konkret genannt sind die Verflechtungen zwischen Safety Regulativen und anderen Bereichen der Luftfahrt wie Security und Umwelt. Das Thema Cybersecurity sowie das Thema Chemikalien fallen hier herein. Ein zusätzlicher sehr wichtiger Punkt ist die Schaffung eines Rahmens für unbemannte Flugobjekte (Drohnen). Vorgaben für Umweltzertifikate sind ebenfalls umfasst. Ein dritter Schwerpunkt befasst sich mit der Verbesserung der EASA Verwaltungsvorschriften. Dazu gehörten etwa die Schaffung eines neuen Exekutivrates, der das EASA Managementboard unterstützt, neue Formen von Einnahmen wie Zuschüsse und Streckengebühren sowie die verstärkte Nutzung der EASA Expertise in den Bereichen Security, Umwelt, Forschung, Training und SES.

Einige dieser Punkte wie der Exekutivrat und Streckengebühren sind im Text für die Allgemeinen Ausrichtung nun nicht mehr enthalten, sind aber sehr wichtig für das Europäische Parlament und werden im Trilog intensiv verhandelt werden.

- **Rasche Annahme des Vierten Eisenbahnpaketes**

Dieses Paket besteht aus sechs Rechtsvorschriften:

- Eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
- Eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)
- Eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union

Diese so genannte „technische Säule“ dieses Paketes wurde noch unter NL-Präsidentschaft mit dem EP verabschiedet und ist mit 15. Juni 2016 in Kraft getreten. Die beiden Richtlinien sind bis 15. Juni 2019 in die jeweiligen nationalen Rechte umzusetzen. Tenor dieser Vorschriften ist, dass die Europäische Agentur für Eisenbahnen mit Sitz in Valenciennes in Frankreich zu einer Genehmigungsbehörde im Wesentlichen für Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen mutieren wird und den jeweiligen nationalen Behörden vermehrt Kontrollaufgaben im Zusammenwirken mit der Agentur zukommen werden.

- Eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Mit dieser Vorschrift werden die bisher schon vorgesehenen Trennungsmaßnahmen zwischen Infrastruktur und Betrieb eines Unternehmens konkretisiert und präzisiert, wobei aber integrierte Unternehmen weiterhin möglich sind. Geöffnet wird der Markt des reinen inländischen Personenverkehrs für EU-Eisenbahnunternehmen (in Österreich bereits seit den 1990-iger Jahren gesetzlich verankert). Die Umsetzungsfrist ins nationale Recht beträgt 24 Monate ab Amtsblattveröffentlichung.

- Eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

Wesentlich dabei ist, dass bei Vorliegen gewisser Qualitätskriterien (u. a.: Pünktlichkeit, Ausstattung des Rollmaterials) eine Direktvergabe weiterhin erlaubt ist, wobei die Anwendung der bestehenden Parameter (Direktvergabe ohne Kriterien) durch eine Übergangsfrist weiterhin besteht. Die Ausschreibung ist keine Verpflichtende für Schienenpersonenverkehrsdienste.

- Eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

Diese Vorschrift hat bereits spätestens mit dem „Ersten Eisenbahnpaket“ 2001 seine Wirkung verloren, weil staatliche Ausgleichsleistungen für Eisenbahnunternehmen nunmehr über diese Vorschriften möglich wurden. Eine 18-monatige Übergangsfrist bis zum endgültigen Auslaufen sichert weiterhin Finanzierungsmöglichkeiten für spezielle Infrastrukturzahlungen (insbesondere Zuschüsse zu Eisenbahnkreuzungserrichtungen).

Diese drei Vorschriften der so genannten „politischen Säule“ wurden vom im Plenum des EP am 14. Dezember 2016 in zweiter Lesung ohne Änderungen angenommen. Eine Amtsblattveröffentlichung steht bis dato noch aus, daher sind diese Vorschriften formal noch nicht in Kraft getreten.

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

#### Hintergrund

Am 26. Oktober 2016 wurde die von der Europäischen Kommission Anfang des Jahres 2016 angekündigte Mitteilung zur Weltraumstrategie für Europa vorgestellt, welche folgende Themen beinhaltet: Marktbedingungen für Weltraumindustrie und Dienstleistungen, Verwendung von Weltraumdaten, Forschung und Entwicklung, Zugang zum Weltraum, Weltraum und Sicherheit, Governance und Finanzierung.

Inhalt der Kommissionsmitteilung zur Weltraumstrategie für Europa:

1. Maximierung des Weltraumnutzens für die Gesellschaft und die EU-Wirtschaft
  - 1.1. Förderung des Einsatzes von Weltraumdiensten und –daten
  - 1.2. Die EU-Weltraumprogramme vorantreiben und dem neuen Bedarf der Nutzer gerecht werden
2. Förderung eines weltweit wettbewerbsfähigen und innovativen europäischen Raumfahrtsektors
  - 2.1. Unterstützung von Forschung und Innovation und Entwicklung von Fähigkeiten
  - 2.2. Förderung von Unternehmertum und neuen Geschäftsmöglichkeiten
3. Europas Unabhängigkeit beim Zugang zum Weltraum und seiner Nutzung in einem sicheren Umfeld stärken

- 3.1. Europas unabhängigen Zugang zum Weltraum wahren
  - 3.2. Den Zugang zum Funkfrequenzspektrum sichern
  - 3.3. Den Schutz und die Belastbarkeit kritischer europäischer Weltrauminfrastruktur gewährleisten
  - 3.4. Die Synergien zwischen zivilen und sicherheitsbezogenen Weltraumaktivitäten stärken
4. Europas Rolle als globaler Akteur stärken und internationale Zusammenarbeit fördern
  5. Eine wirksame Verwirklichung gewährleisten

Zeitgleich wurde eine gemeinsame Erklärung zwischen Kommission und der Europäischen Raumfahrtagentur (ESA) zu übergeordneten Zielen unterzeichnet. Die gemeinsame Erklärung „*Gemeinsame Vision und Ziele für die Zukunft Europas in der Raumfahrt*“ stellt folgende Ziele vor:

- Volle Integration von Raumfahrt in die europäische Gesellschaft und Wirtschaft zum Nutzen aller Bürger/innen Europas und Einsatz der Raumfahrt für die Herausforderungen Europas und der Welt
- Globale Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Weltraumsektors unterstützen
- Freier Zugang zum Weltraum und Unabhängigkeit Europas in strategischen Bereichen.
- Nachhaltigkeit und Sicherheit der Raumfahrt und im Weltraum

Als Basis sollen solide Grundlagen in Wissenschaft, Technologie und Anwendungen der Weltraumtechnologien, Bildung und Wissensbasis zur Verfügung gestellt werden.

Eine erste Orientierungsaussprache der MinisterInnen zur Weltraumstrategie fand im EU-Rat Wettbewerbsfähigkeit am 30. November 2016 statt.

#### Weitere Schritte

Die maltesische EU-Ratspräsidentschaft hat angekündigt, eine Reaktion des Rates auf die EK-Strategie in Form von Schlussfolgerungen im Mai annehmen zu wollen. Malta sei weiters bereit, eventuell konkrete Vorschläge der Kommission zu behandeln. Es werde kein "Weltraumrat" (EU und ESA) stattfinden, aber ein EU-Rat "Wettbewerbsfähigkeit" in der Formation "Raumfahrt".

Weiters sei für Ende Mai/Anfang Juni eine Konferenz zusammen mit ESA betreffend "Raumfahrt und Mittelmeerraum" geplant.

#### Österreichische Haltung

Wie andere Mitgliedsstaaten auch ist Österreich der Auffassung, dass eine Weltraumstrategie für Europa einen gesamteuropäischen Ansatz umfassen soll, somit in einem gemeinsamen Prozess mit EU, ESA und den Mitgliedstaaten erarbeitet werden soll.

Die Vorgangsweise betreffend ein Joint Statement der EK und ESA zu übergreifenden Zielen für das europäische Weltraumengagement wird von Österreich begrüßt. Weiters wurden folgende Punkte in den Verhandlungen vertreten:

- Definition - klare und überprüfbare Ziele und Prioritäten definieren



- Stärkere Ergebnis- und Wirkungsorientierung
- Schwerpunkt auf Förderung von intelligentem, nachhaltigem und integrativem Wachstum wie auch auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Berücksichtigung der internationalen Entwicklung für mögliche europäische Positionierungen, sowie des sich rasch entwickelnden Wettbewerbsumfeldes
- Festlegung der (sich ergänzenden) Rollenaufteilung zwischen EU und ESA
- EU: Vorgabe der politisch-strategischen Ausrichtung
- ESA: technische Umsetzung

## **Stand EU Raumfahrtprogramme**

### **Galileo und EGNOS**

Im Rahmen des EU-Flaggschiffprojektes wurden am 15. Dezember 2016 erste Dienste offiziell verlautbart. Galileo ist somit offiziell in die Betriebsphase eingetreten und es gilt nun, eine möglichst umfangreiche Nutzung des Systems durch Industrie und Service-Entwickler zu erreichen. Speziell der Offene Dienst von Galileo, der öffentlich regulierte Dienst (Public Regulated Service PRS) sowie der Such- und Rettungsdienst haben nun den Betrieb mit zunächst noch reduzierter Leistungsfähigkeit aufgenommen.

Das Satellitensegment umfasst Ende 2016 insgesamt 18 Satelliten. Das Hauptaugenmerk liegt nun auf der Fertigstellung des Systems, dessen Markteinstieg sowie auf dem Ausbau der internationalen Kooperationen.

EGNOS, das regionale Augmentierungssystem über Europa, welches die Satellitenpositionierung verbessert und insbesondere für die Luftfahrt entwickelt wurde, hat sich im Vollbetrieb bewährt und ist in einen kontinuierlichen Weiterentwicklungszyklus eingetreten. In Österreich sind die Flughäfen Linz und Graz für EGNOS Anflugverfahren zertifiziert.

### **Space Surveillance and Tracking**

Im Jahr 2017 geht die Aufbauphase des „European SST Support Framework“ (Beschluss (EU) Nr. 541/2014), weiter. Derzeit haben sich 5 Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und England) zu einem Konsortium zusammengeschlossen. Polen und Portugal beabsichtigen, sich für die Mitgliedschaft zu bewerben. Österreich nimmt in einer „Membership light“ am EU-SST-Programm teil, indem zwischen Deutschland und der Laser Satellitenstation Lustbühel aus Graz ein Subvertrag geschlossen werden soll. Frühestens 2018 ist mit einem ersten Betrieb zu rechnen.

### **COPERNICUS**

Das EU-Leitprogramm COPERNICUS startete 2014. Derzeit befinden sich 4 Sentinel Satelliten im Orbit und liefern sowohl qualitativ als auch quantitativ mehr bzw. bessere Erdbeobachtungsdaten als geplant. Nächstes Jahr werden 3 weitere Sentinels gestartet. Alle 6 Service Familien (Land-, Atomsphären-, Klimabeobachtung, Meeresumwelt, Krisen- und Katastrophenmanagement sowie Sicherheit) sind operational. Bei Flutkatastrophen, Waldbränden sowie Erdbeben leistete der Krisen- und Katastrophenmanagementdienst dieses Jahr schon überzeugende Hilfe. Der Sicherheitsdienst wird bereits erfolgreich für Grenzüberwachung (Frontex), Meeresüberwachung (EMSA) und zur Un-

terstützung des Europäischen Auswärtigen Dienstes genutzt. Das Arbeitsprogramm 2017 zu Copernicus wurde am 5. Dezember 2016 angenommen.

Mit „Useruptake“ Maßnahmen muss 2018 sichergestellt werden, dass COPERNICUS für Politik und Bürger der Union zum größtmöglichen Nutzen verwendet wird. Neben dem Sicherheitsthema liegt ein weiterer Schwerpunkt auf CO<sub>2</sub> Monitoring, um Emissionen global zu messen und einzelnen Ländern zuzuordnen.

**Wichtige Daten (Stand 31.1.2017):**Rat TTE/Verkehr, Telekommunikation, Energie:

- 8./9. Juni 2017: Rat Verkehr und Telekommunikation
- 18. Juli 2017: Informeller Rat Wettbewerbsfähigkeit, Telekommunikation
- 20./21. September 2017: Informeller Rat Energie und Verkehr
- 17. Oktober 2017: Rat Verkehr (eventuell, von EE in Aussicht)
- 4./5. Dezember 2017: Rat Verkehr und Telekommunikation

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

- 20./21. Februar 2017: Rat WBF
- 6. April 2017: Informeller Rat WBF (Binnenmarkt und Industrie)
- 3. Mai 2017: Informeller Rat WBF(Forschung)
- 29./30. Mai 2017: Rat WBF(29.: Binnenmarkt/Industrie, 30.: Forschung/Raumfahrt)
- 17./18. Juli 2017: Informeller Rat WBF und Telekommunikation
- 24./25. Juli 2017: Informeller Rat WBF
- 28. September 2017: Rat WBF
- 30. November / 1. Dezember 2017: Rat WBF